



Zustand vor der Wiederherstellung.

Die Wiederherstellung des Bremer Domes.

Von Dr. K. Schaefer in Bremen.

(Hierzu eine Bildbeilage und die Abbildungen S. 544 und 545.)

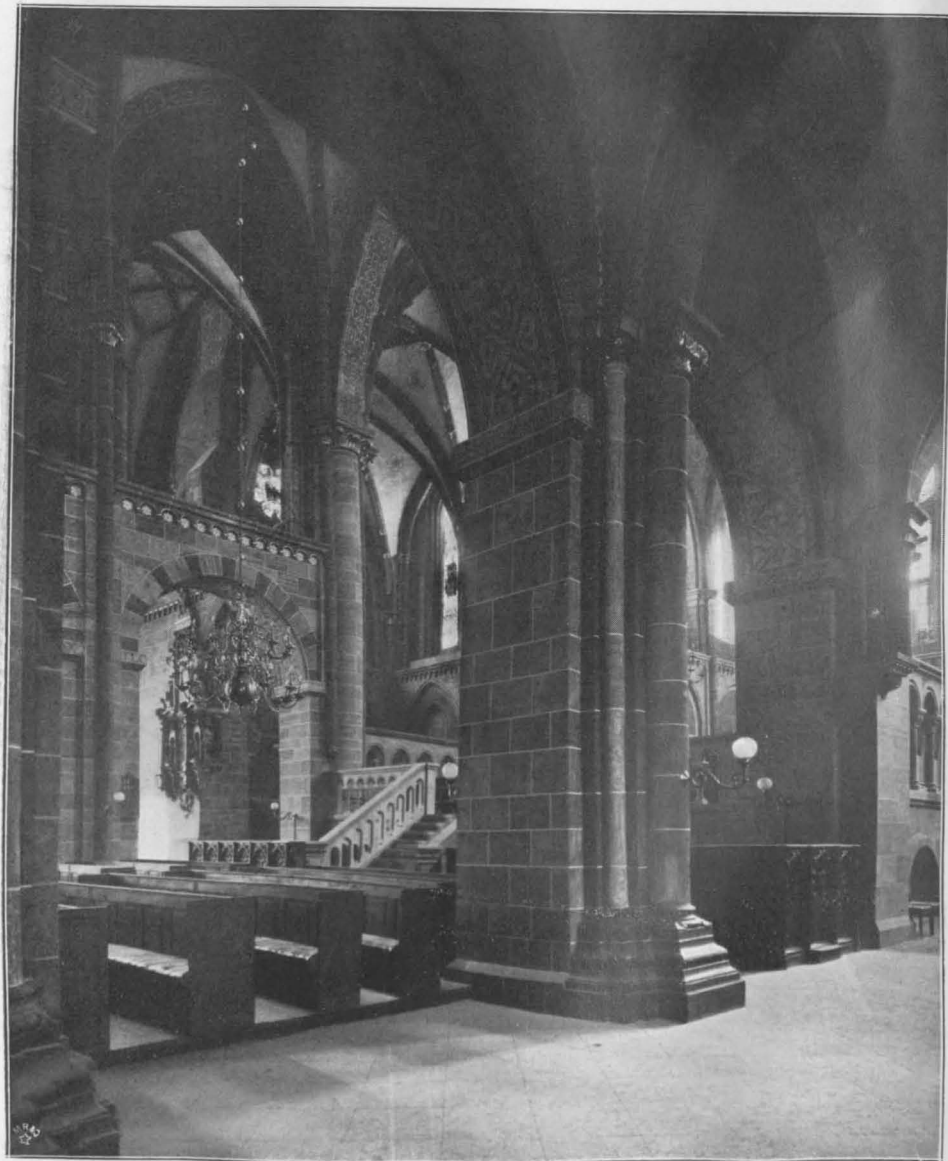
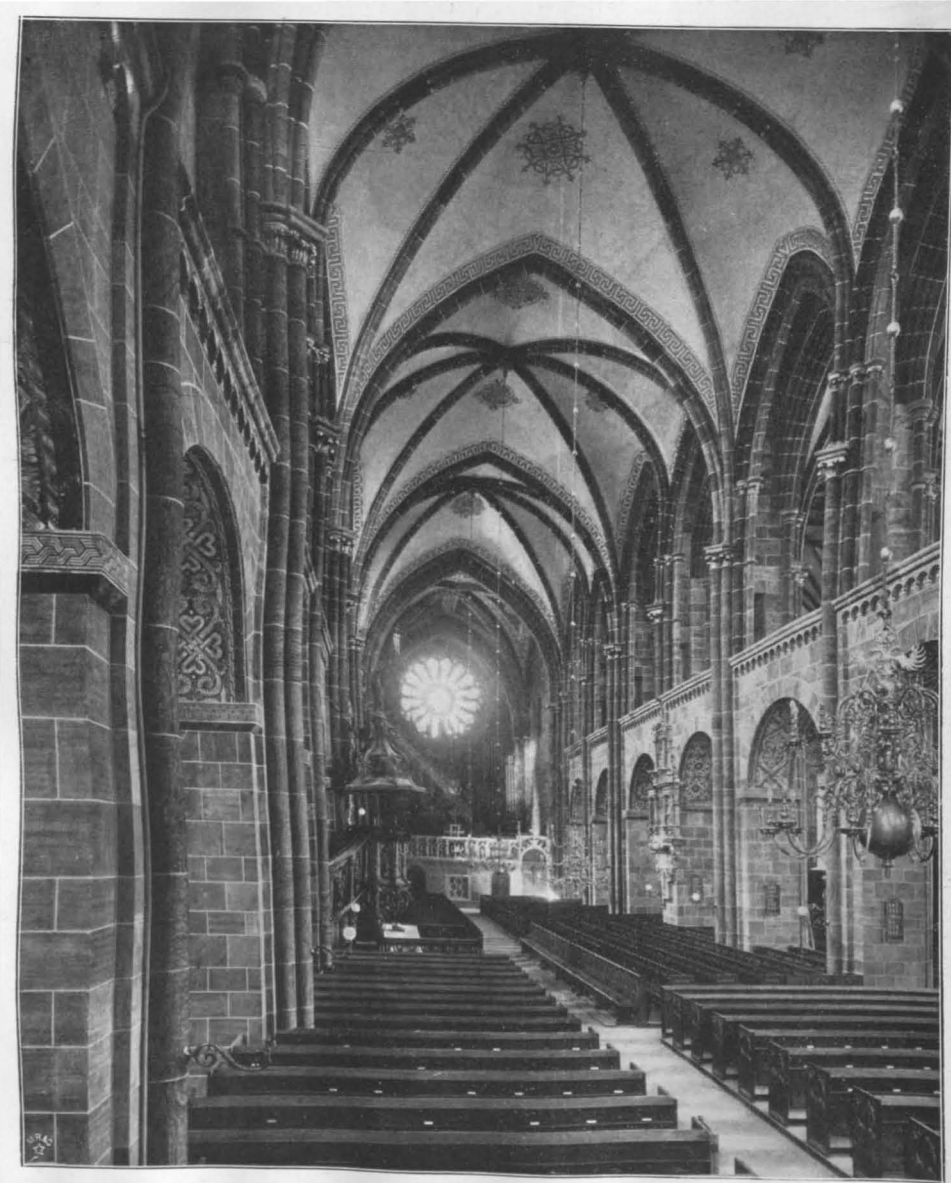
Nach beinahe 14jähriger Bauhätigkeit ward am 22. September d. J. die Vollendung des ehrwürdigsten und stattlichsten unter den Baudenkmalern Bremens, des Domes, durch einen festlichen Einweihungsakt gefeiert. Ebenso sehr als ein seltenes Denkmal opferwilligen Gemeinsinnes seiner Bürgerschaft, die in dieser Spanne Zeit nicht weniger als 3 Mill. M. für den Bau und die Ausschmückung ihrer Domkirche ohne Staatshilfe und ohne Lotterie aufzubringen vermochte, wie als eines der glücklichsten Beispiele verständnisvoller Wiederherstellung grossen Stiles, verdient dieses Ereigniss gewürdigt zu werden.

Bremen stand nur einmal — dank der genialen Persönlichkeit Lüders von Bentheim — mit in erster Reihe unter den Kunststätten Deutschlands, zurzeit der letzten Blüthe der Renaissance; im übrigen spielten sich die grossen Ereignisse der Kunstgeschichte, die umgestaltenden Fortschritte sowohl wie die höchsten Kraftleistungen, nicht auf diesem entlegenen Schauplatze, sondern im Herzen des Reiches und am Rheine ab. Weder im romanischen Quaderbau, noch im gothischen Ziegelbau hat Bremen als Mittelpunkt einer Bauschule, als tonangebende, technisch und künstlerisch selbständige Bauhütte eine Rolle gespielt: die Kunst lebte hier von den Anregungen — oft auch blos von den Schablonen — die anderswo gewachsen, auf ihrer Wanderung bis zur Unterweser schon merklich verflachten und kraftlos wurden. Was also durch die Wiederherstellung in ein glänzenderes neues Gewand gefasst werden sollte, war nicht ein kunstgeschichtliches Denkmal ersten Ranges, dessen Werth und architektonische Eigenart so hoch zu schätzen war, dass eine Wiederherstellung überhaupt nur er-

halten und nicht auch hätte ändern und hinzufügen dürfen. Hatte doch seit dem 11. Jahrhundert bis auf die Neuzeit kaum ein Geschlecht versäumt, in Bau und Ausschmückung etwas von seinem eigenen Geschmack hinzuzufügen.

Von der ältesten, 1043 anstelle des alten Holzbauers errichteten Basilika, wie sie Bischof Bezelin begann und der grosse energische Adalbert nach der Höhe und nach der Westfront hin fortsetzte, sind die ganze Grundrissanlage, doppelchörig mit zwei Krypten und geradem Chorschluss, die ungliederten quadratischen Pfeiler und Arkaden des Mittelschiffes und Stücke der Aussenmauern noch vorhanden. Reste der Bauhätigkeit Bischof Limars waren die Westfassade und der Unterbau der beiden Thürme, die sie flankiren; ein Quaderbau von dreischiffiger Anlage mit flacher Holzbalkendecke war das Ziel dieser Bauperiode. Gegen Mitte des 13. Jahrhunderts erfolgte alsdann die erste Umgestaltung, die Einwölbung der durch Feuerschäden heimgesuchten Kirche; mit den schweren, manchmal absonderlich komplizirten Gewölben des südlichen Seitenschiffes wurde begonnen, leichter folgten die weiter gespannten Joche in Chor und Mittelschiff, in der Profilirung und der gelegentlichen Anwendung des Sechskappen-Gewölbes schon deutlich gothisirenden Einfluss ver-rathend. Den Pfeilern wurden als Träger der Gurtbögen und Rippen gleichzeitig Säulendienste mit Knospenkapitell und Eckblattbasis vorgelegt.

Die Westfront des Domes, die um 1200 erst die unteren Thurmgeschosse besass, wurde seit 1250 ausgebaut; zunächst ward der skulpturengeschmückte Giebel errichtet; um die Mitte des 14. Jahrhunderts vollendete man den Nordthurm. Im 15. Jahrhundert



DIE WIEDERHERSTELLUNG DES DOMES IN BREMEN *
 ANSICHT DES INNEREN * ARCHITEKTEN: M. SALZ-
 MANN † UND E. F. H. EHRHARDT IN BREMEN * *
 ≡ DEUTSCHE BAUZEITUNG XXXV. JAHRGANG NO. 88 ≡

wurden die Aussenwände der Seitenschiffe durch kapellenartige Ausbauten durchbrochen, und nach einem grossen Brande 1522 wurde das nördliche Nebenschiff um die eigene Breite erweitert und zu einer Halle von der Höhe des Mittelschiffes ausgebaut; ein ziemlich verschlungenes Netzgewölbe schliesst es ab.

In der Folgezeit haben mehrfache Unglücksfälle den Dom betroffen: 1638 stürzte der Südthurm ein; darauf brannte in der Mitte des 17. Jahrhunderts die Spitze des Nordthurmes ab, der später dann eine wälsche Haube als Bekrönung erhielt, und bei derselben Gelegenheit ging das Dach der Kirche in Flammen auf. Nimmt man hinzu, dass die Wirkung des Innenraumes durch zwei zwischen die Arkaden eingebaute hölzerne Emporen, die Lektoren, zerstört und die Bemalungsreste aus den verschiedensten Epochen des Mittelalters durch Kalkanstrich verdeckt wurden, so können diese Angaben schon zur Genüge zeigen, dass dem 19. Jahrhundert der Bremer Dom mehr Ruine als Kunstwerk erschien, ein reiner Nutzbau, von dem Niemand mehr künstlerische Eigenschaften verlangte.

Die Wiederherstellung, für die naturgemäss weder eine allgemeine nationale Begeisterung noch grosse Zuwendungen aus öffentlichen Mitteln zu erwarten waren, begann mit dem 1887 erlassenen Preisausschreiben, dessen ausnahmsweise fruchtbares Ergebniss auch in diesen Blättern (1888 S. 273, 305, 529) besprochen wurde. Mit den bis dahin gesammelten Mitteln von 600 000 M. sollte die Wiederherstellung der Aussenarchitektur, namentlich der West- und Nordfront, unter möglichster Schonung des alten Bestandes bewerkstelligt werden. Schäfer, Schmitz, Klingenberg und der inzwischen verstorbene Bummerstedt wurden unter den Konkurrirenden mit besonderer Anerkennung genannt; dem kgl. Kreisbauinsp. Salzmann, damals in Marienwerder, erkannte man den I. Preis zu und übertrug ihm das Amt eines Dombaumeisters; 1888 begann er den Ausbau der Westfront, die sammt den Thürmen 1892 vollendet wurde. Salzmann besass die Tugenden des geborenen Restaurators: vorsichtig und bescheiden unterdrückte er das freie Schaffen und bildete seine Architektur unter strengster Wahrung aller vorhandenen Reste, mit dem Studium alter Abbildungen, durch blosser Verbindung alter Motive (vgl. seine Rathsapotheke am Markt); und dabei hatte er das Glück, auch im Grossen, im Gesamtentwurf der Fassade, einen ungemein geschickten Wurf zu thun.

In ausserordentlich wohlklingender Harmonie klingen die drei Theile der Front, die giebelbekrönte Mittelwand und das Thurmpaar zusammen, allmählich herauswachsend aus der geschlossenen Masse des Unter-

baues, dessen kräftigen Abschluss die wiederhergestellte durchlaufende Zwerggalerie bildet (s. Abbildg.). Der Hauptvorzug von Salzmanns Architektur liegt aber erst in der ebenmässig ruhigen, nach oben allmählich schlanker und offener werdenden Gliederung der Thürme. Die vielgestaltigeren, weniger starren Formen der spätromanischen Fenstergruppierung kamen ihm dazu glücklich an die Hand; vom Giebel des Mittelschiffes lässt er sie hier wiederkehren. Ganz ruhig und ohne die oft so gefährliche Fülle von guten Einfällen behandelt er schliesslich auch die Thurmhelme, die sich achtseitig in Backstein gemauert und mit Kupfer gedeckt in mässig gedrungener Umrisslinie über den Giebeln der vier Seitenwände als Rombendächer erheben. Und wer möchte — wo es sich eben um Aufgaben der Wiederherstellung handelt — sein Lob dieser zu völliger Einheit verwachsenen Architektur deshalb einschränken, weil er die Vorbilder in Andernach, Köln und Limburg kennt, die Salzmann offenbar vorschwebten?

Wenn der zweite Theil der Aufgabe, die Wiederherstellung der Nordfront, die 1892 in Angriff genommen wurde, weniger glücklich gelang, so trug das Bauwerk die Ursache der reizlosen, der Massengruppierung ganz entbehrenden Wirkung seit Jahrhunderten schon in sich. Schon das Uebereinander von niedrigem Seitenschiff und hohem Mittelschiff mit getrennten Dächern wäre hier Gliederung genug gewesen. Statt dessen hatte der Umbau von 1522 die Aussenmauer bis zur Mittelschiff-Höhe aufgeführt und das ganze unter ein niedriges Dach gezogen. Den Formen dieser Spätgothik im Maasswerk der unschön angeordneten zwei Fensterreihen, der Behandlung der Strebepfeiler fehlt das Energische, Markante; sie sind flau und eintönig. Salzmann that sein Möglichstes, indem er eine Maasswerk-Balustrade auf's Kranzgesims setzte, dazu dem einen breiten Joch über der Brautthür einen Giebelabschluss und das reich skulptirte Portal gab, die Strebepfeiler lebendiger durchbildete und oben hübsch endigen liess. Den kräftigsten Schmuck für die Umrisslinie der Langseite sollte aber der niedrige Vierungsthurm werden, eine Neuschöpfung Salzmanns ohne alle Anhaltspunkte, aber von glücklicher Anpassung an die vorhandenen Bauformen. 1895 wurde mit seiner Ausführung begonnen. Selbst in so geringen Abmessungen wäre sein Gewicht den alten Vierungspfeilern gefährlich geworden; diese mussten deshalb erneuert werden. Um nicht auch Gurtbögen, Gewölbe und Dach beseitigen zu müssen, unterfing man die alten Vierungspfeiler-Kapitelle durch eine sorgfältig ausgedachte umständliche Eisenkonstruktion, innerhalb deren die neuen Vierungspfeiler aus kräftigem Quaderwerk aufgeführt werden konnten. Aus dem Quadrat

Der zweite Tag für Denkmalpflege in Freiburg i. Br. am 23. September 1901.

(Schluss.)

Für die Theilnehmer der General-Versammlung war im Münsterbau-Bureau, Münsterplatz 25, eine hochinteressante Ausstellung veranstaltet. Sie bot Aquarell-Aufnahmen von dem architektonischen und bildnerischen Schmuck der Münstervorhalle vor deren Wiederherstellung, auf einer grossen Anzahl von Blättern von Hrn. Prof. Fr. Geiges-Freiburg i. Br.; ein seltenes Beispiel mittelalterlicher Polychromie konnte hier mit Musse betrachtet und studirt werden. Geiges führte ferner die frühere Gewölbemalerei, wie sie vor den jetzigen, von ihm gemalten „Acht Seligkeiten“ bestanden hat, vor Augen. Sie stellen in lebensvoller, flotter Behandlung die Evangelisten, Kirchenväter und Engel mit Leidenswerkzeugen dar. Ferner sahen wir eine Reihe zeichnerischer Aufnahmen von Glasmalereien des Münsters in natürlicher Grösse, zumtheil entnommen aus dem ersten Theil des in der Festschrift des Breisgau-Vereins „Schauinsland“ erschienenen Aufsatzes „Der alte Fensterschmuck des Freiburger Münsters“ von Fr. Geiges. Einen prächtigen Eindruck machten auch die naturgetreuen Nachbildungen der aus dem 16. Jahrhundert erhaltenen Glasmalereien, so die Fenster der sogen. Kaiserkapelle. Zeichnerische und photographische Aufnahmen veranschaulichten Einzelheiten des Münsters, wie die Pyramide, deren oberster Theil durch zahlreiche eiserne Verklamme-

rungen vor dem Verfall geschützt ist; die Pyramide soll in nicht ferner Zeit bis auf 15 m abgetragen und neu errichtet werden. Ein grosses Blatt führte den von Arch. Fr. Kempf gezeichneten Grundriss des Münsters vor Augen. Ferner hatte das Münsterbau-Bureau einige Gips-Modelle von architektonischen Einzelheiten des Baues ausgestellt, sowie auch das hölzerne Modell der Pyramide.

Am 25. Sept. fand unter der Führung der Hrn. Prof. Baumgarten, Geiges, Künstle, Sutter, Geistl. Rath Schober und Architekt Kempf eine Besichtigung des Münsters statt. —

In einer Ansprache des Hrn. Ob.-Brig. Dr. Winterer bei der Eröffnung der General-Versammlung des Gesamtvereins am 24. Sept. führte Redner aus:

Tief wurzele im Herzen des Volkes der Wunsch, einen Blick hinter jene geheimnissvolle Wand zu werfen, welche uns von der Vergangenheit trenne, und so gleichsam in eine gewisse geistige Verbindung mit Jenen zu treten, welche vor uns gelebt, insbesondere mit Jenen, die in der gleichen Lebensluft wie wir den Kampf des Lebens gekämpft haben. So tief sitze dieser Wunsch, dass er, wie bekannt, die Menschen schon oft zu Verirrungen geleitet habe. Und doch biete eine erweiterte Geschichtsforschung alles, was dieser an und für sich berechnete Wunsch verlangen könne. Ja, wenn es nicht zu gewagt wäre, möchte er sagen, der höchste und vollkommenste Spiritist ist der Historiker. Er zitiere uns gleichsam die Geister der Verstorbenen; die grossen Gestalten der Geschichte lasse er vor uns auftreten, richte Fragen an sie,

ins Achteck übergehend, erhebt sich nun, 1899 vollendet, der Vierungsturm über diesen Stützen in einem Geschoss, geziert mit einer Blendgalerie von Zwergsäulen.

Nach Salzmann's 1897 erfolgtem Tode hatte man von der eben vollendeten Wiederherstellung des Schleswiger Domes den königl. Landbauinspektor E. Ehrhardt zur Fortsetzung des Werkes berufen. In der Durchführung der Brautthür, des Vierungsturmes und namentlich der glücklich gestalteten Nordfront des Querschiffes fügte dieser den Salzmann'schen Entwürfen mit Geschick Eigenes hinzu und schritt alsdann zur Arbeit der letzten zwei Jahre, der Wiederherstellung des Inneren*). Seit der Mitte der 80er Jahre waren als Stiftungen einzelner Familien eine Reihe von Glasmalereien von Zettler, Bouché und Meyer in München als erste Versuche zur Ausschmückung des Dominneren entstanden; noch standen die der Raumwirkung höchst schädlichen, in den Einzelheiten ihres Holzwerkes und der Malerei werthlosen Lektoreneinbauten zwischen den Arkadenpfeilern. Sie und der Kalkanstrich des Inneren mussten beseitigt werden. In Prof. Schaper-Hannover ward für die Ausmalung des Inneren die geeignetste und erfahrenste Kraft gewonnen. Da nur an einigen Stellen der Architektur der alte graubraune Portaquader noch unbeschädigt zutage lag, musste im übrigen durch eine diesem ähnlich gehaltene Quader-Musterung auf dem Putzgrund der Grundton des Ganzen einheitlich durchgeführt werden. Davon heben sich nach altem Vorbild die gliedernden Architekturtheile, namentlich die Pfeilerdienste farbig ab.

Die sehr schadhaften, von Ehrhardt wiederhergestellten Gewölbe erhielten in den Kappen zerstreute Rosetten in schwarz, auf den Rippen schichtweise bunte Musterung. Einige Vergoldung an den Kapitellen und sehr sparsames Ornament, namentlich ein breites Flechtband in den Laibungen der Arkadenbögen, vervollständigen die sehr einfache, sehr sachgemässe Färbung, die im einzelnen echt, im ganzen aber doch harmonisch auf unser modernes Farbenempfinden gestimmt erscheint. Gelegentlich wird eine Wandmusterung in reicheren Formen und in dunklen Tönen angewandt, um z. B. den Kleinarchitekturen der alten Renaissance-Epitaphien den wirkungsvollsten Hintergrund zu geben. Reste von alter Malerei blieben, wo sie bildartigen Charakters sind, in der neuen Umgebung einfach stehen. Die ornamentalen Reste, z. B. in den Kappen

*) Nachdem wir an dieser Stelle im Jahrgang 1900 schon die beiden Hauptfronten und das Brautportal wiedergegeben haben, lassen wir hier nochmals die Vorderansicht, sowie Aufnahmen aus dem Inneren folgen und verweisen auf No. 72 jenes Jahrganges.

nehme ihre Antworten, Lehren und Ermahnungen entgegen — und alles dies im hellsten Sonnenlicht und mit einer Wirkung, die immer eine erhebende und erfrischende genannt werden dürfe. Zwar sei vielleicht unser Volk in seiner etwas gemüthsschweren Auffassung der Daseinsfrage geneigt, unter Geschichte soviel als Leidensgeschichte der Menschheit zu verstehen, aber die Geschichte im ganzen genommen scheine diese pessimistische Auffassung nicht zu rechtfertigen, im Gegentheil, wo immer man einen Theil der Geschichte herausgreife und mit der Gegenwart vergleiche, müsse dieser Vergleich mit einem Glückwunsch an die Gegenwart schliessen, denn „wir sind gewaltig vorwärts geschritten, wir schreiten noch vor und wir werden noch viel grössere Fortschritte erzielen“, — das sei doch die frohe Botschaft, welche die Geschichtsforschung uns biete und er möchte daher unsere Gäste als die Vertreter einer frohen Wissenschaft begrüssen dürfen. Dass neben dem Allgemeinen Geschichts- und Alterthumsverein auch der Spezialverein für römisch-germanische Erforschung Süddeutschlands hier tage, habe allgemein erfreut, insbesondere da auch die keltische Periode einbezogen worden sei.

Denn wir Bewohner des Oberrheins und des Schwarzwaldes vergessen nie, dass mancher Tropfen keltischen Blutes in unseren Adern fliesst und wir dürfen uns dieser Verwandtschaft auch nicht schämen; denn dieses grosse und fleissige Volk habe doch in der Hauptsache unsere Gegend urbar gemacht — ein Geschäft, dem ja unsere deutschen Voreltern wenigstens beim Einmarsch mit

des zierlichen Netzgewölbes in der nördlichen Seitenschiffhalle, wurden zum Motiv genommen für die neue Malerei. Reicher ist in seiner dunkeln Tönung und besonders im Gewölbe nur der Chor gehalten, auch er ohne figürliche Zuthaten mit goldenem Ranken-Ornament auf blauem Grunde. Der in feinkörnigem Kalkstein ausgeführte Altar zeigt um die drei Goldmosaikfelder seines niedrigen Aufbaues spätromantisches Relieforament; er ist ebenso wie die Zwerggalerie, die als Chorschranke den erhöhten Theil von Chor und Vierung abschliesst, ein anspruchloses, verständnissvoll gezeichnetes Werk Ehrhardts. Die drei Nischen der Chorwand über dem Altar wird später Prof. Schaper mit einer Abendmahls-Darstellung schmücken.

Zur Vollendung der feierlich warmen Stimmung des Raumes wurden endlich im Laufe der letzten drei Jahre nach zusammenhängendem Programme auch die Oberfenster des Mittelschiffes, die beiden grossen Fenster in den Fronten des Querschiffes und die untere Fensterreihe der Nordseite mit Glasmalereien versehen. Theils war es Prof. Linnemann, der hier aus einem fein ausgeprägten Stilgeföhle mit seinen leuchtenden alten Farben in seiner Art Vorzügliches zu leisten Gelegenheit fand, theils hat man, der Lichtzufuhr Rechnung tragend, hellere und in der Zeichnung moderner gehaltene Fenster eingefügt, die F. Lauterbach in Hannover mit seiner lebenswürdigen gefälligen, an englische Vorbilder erinnernden Auffassung des Figürlichen ausführte. Das Bedeutendste an künstlerischer Eigenart, im besten Sinne stilvoll in der geschickten Verwendung der Bleinähte, markig und gross in der Zeichnung und ohne mittelalterlichen Eindruck durch äusserliche Effekte zu suchen, sind die letzten beiden Fenster von Jos. Huber-München (S. 544), der sich hier zum ersten Male mit Aufgaben der Glasmalerei befasst. Schade, dass das Bedürfniss nach Licht den Künstler verhinderte, die Farbenwirkung bis zu der gleichen wuchtigen Energie zu steigern.

Reicher und harmonischer wohl, als ihn je zuvor ein Geschlecht gesehen, ist so der Bremer Dom wiedererstand; Architektur und Kunsthandwerk haben an ihm schöne und grosse Aufgaben gefunden und auch die Geschichte des Bauwerkes ist durch die Funde während der Wiederherstellung in wesentlichen Punkten geklärt worden. Und das lebende Geschlecht der Bürger Bremens, allen voran der Kaufmann Franz Schütte, dem der Senat in diesen Tagen für seine Verdienste die selten verliehene goldene Medaille überreichte, haben sich in dem opferwilligen Gemeinsinn der alten Hansestadt mit diesem Werk ein ehrenvolles Denkmal gesetzt. —

etwas zurückhaltenden Grundsätzen gegenüber gestanden hätten.

Eine schöne Urkunde habe dieses Volk uns in den zahlreichen Flur-, Fluss-, Berg- und anderen Namen hinterlassen, welche heute noch bei unserem Landvolk geschrieben und ungeschrieben täglich gesprochen werden und gewiss auch der historischen Forschung noch manche interessante Perspektive darbieten. Was sonst aus jener altersgrauen Periode in unserer Gegend noch vorhanden sei, bedecke allerdings ein dichter Schleier. Die Stadt Freiburg werde aber eine Ehre hineinsetzen, kräftig mitzuhelfen, diesen Schleier zu lüften und was noch erhalten ist, ans Tageslicht zu ziehen.

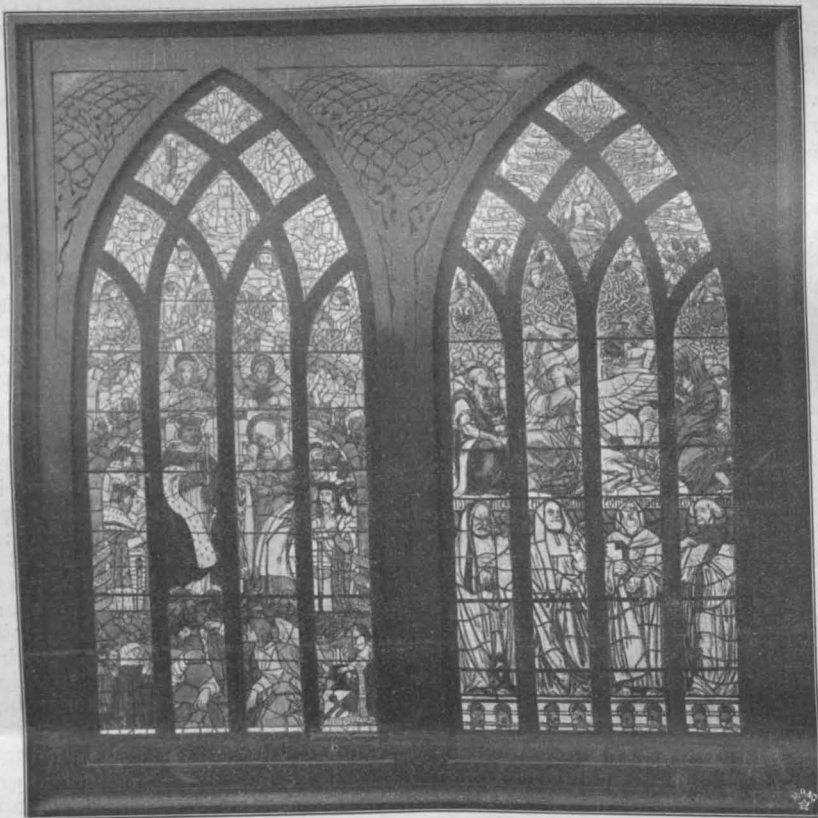
Die Herren von der Denkmalpflege hätten in Freiburg eine Stadt betreten, in welcher über Erhaltung von Denkmälern der Vergangenheit schon viel gesprochen und gemälert worden sei. Allmählich haben aber doch menschliche Pietät und historischer Sinn einen stillschweigenden Vertrag dahin abgeschlossen, dass künftig nur solche Denkmäler beseitigt werden sollen, welche sich mit dem Geist und den Interessen der Gegenwart absolut nicht mehr vereinbaren lassen. Erfreulicherweise zeige sich aber gewöhnlich, dass bei gutem Willen die Forderungen der Gegenwart mit denen der Vergangenheit sich wohl vereinbaren lassen. Die Uebung der Denkmalpflege, bald im Nord, bald im Süd zu tagen, werbe mächtig für die gute Sache und auch in unserer Stadt werde die Einwirkung eine nachhaltige sein. —

Nach der baldigen Vollendung der Wiederherstellungsarbeiten am Friedrichsbau des Heidelberger Schlosses ist die Frage der Wiederherstellung der übrigen Theile wieder aktuell geworden. Ueber die Fortführung der Wiederherstellungsarbeiten trat, wie die badischen Blätter berichten, am 15. Okt. in Heidelberg unter dem Vorsitz des Fin.-Ministers Buchenberger eine Konferenz zusammen, welcher als sachverständige Mitglieder die Hrn. Geh. Ob.-Brth. Hofmann-Darmstadt, Prof. von Seidl-München, Reg.- u. Brth. Tornow-Metz, Ob.-Brth. Kircher, Ob.-Brth. Prof. Schäfer-Karlsruhe, Arch. Seitz - Heidelberg, ferner die Professoren Gh. Hfrth. Dr. Zangemeister in Heidelberg, als Vertreter des Schlossvereins, Geh. Hfrth. Dr. Thode-Heidelberg und Dr. v. Oechelhäuser in Karlsruhe angehörten. Derselben lagen die von Ob.-Baurth. Prof. Schäfer ausgearbeiteten Pläne für die Wiederherstellung des Otto-Heinrichs- u. des gläsernen Saalbaues zur Begutachtung vor. Aus den Verhandlungen mag vorläufig hervorgehoben sein, dass der von jeher vorhandene Gegensatz zwischen den Freunden und den Gegnern einer Wiederherstellung des Heidelberger Schlosses auch auf dieser Konferenz, und zwar mit besonderer Bezugnahme auf den edelsten und erhaltenswerthesten Theil des Schlosses, den Otto-Heinrichs-Bau, in unverminderter Stärke zutage trat. Ein Theil der berufenen Sachverständigen sprach sich aus technischen Gründen für eine Fortführung der Arbeiten, welche bekanntlich vor vier Jahren am Friedrichsbau begonnen haben und für diesen Theil des Schlosses nahezu beendet sind, in sehr bestimmter Weise aus, weil namentlich die Ruine des Otto-Heinrichs-Baues ohne ein schützendes Dach und einen wenigstens theilweisen Innenausbau auf die Dauer in ihrem Bestande nicht zu erhalten sei. Von anderer Seite wurde die technische Nothwendigkeit einer derart weitgehenden Wiederherstellung in Abrede gestellt und einer solchen auch aus ästhetischen und kunsthistorischen Gründen widerrathen. Die Schäfer'schen Pläne selber, welche auf eine Wieder-

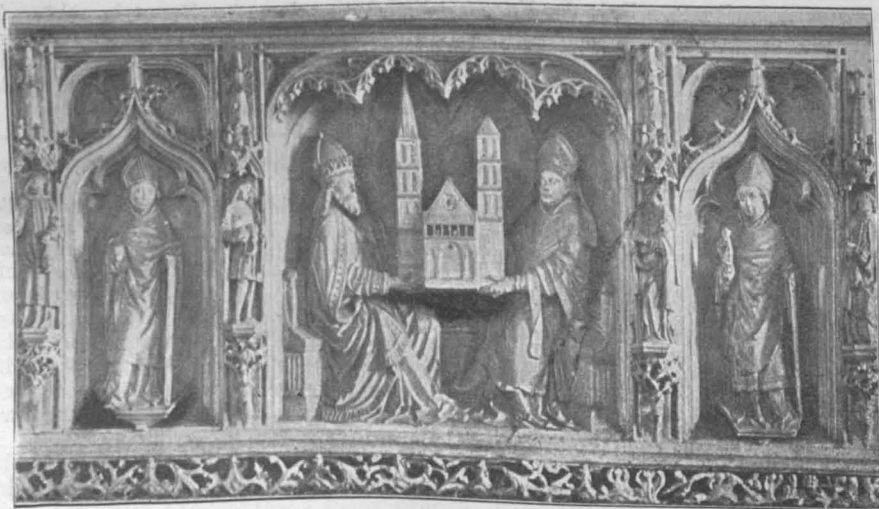
herstellung der ursprünglichen Doppelgiebel an der Ost- und Westfassade des Otto-Heinrichs-Baues abzielen, wurden übrigens auch von solchen Mitgliedern der Konferenz, welche grundsätzlich auf dem Boden der Schlossbau-Sachverständigen-Konferenz vom Jahre 1891 standen, d. h. jede irgend weitergehende Veränderung des jetzigen Fassadenbildes des Otto-Heinrichs-Baues ablehnen, für den Fall einer Wiederherstellung dieses Schlosstheiles als eine an sich im Wesentlichen einwandfreie Lösung angesehen.

Auch gegen die Wiederherstellung des gläsernen Saalbaues, in dem nach der Absicht des Finanz- Ministeriums und im Einverständniss mit der Stadt Heidelberg die derselben gehörigen werthvollen Sammlungen von Schloss-Alterthümern untergebracht werden sollen, wurde von einigen Mitgliedern der Konferenz Widerspruch erhoben, diese Wiederherstellung von der Mehrzahl der Konferenz-Mitglieder aber theils als unbedenklich, theils als geradezu wünschenswerth bezeichnet. Die Konferenz gab ihren Mitgliedern auch vollkommene Gelegenheit, von dem Stande der Arbeiten am und im Friedrichsbau Einsicht zu nehmen, wobei die schöne und erfolgreiche Durchführung dieser schwierigen Aufgabe, der sich seit Jahren Ob.-Brth. Prof. Schäfer im Auftrage der grossh. Regierung mit grosser Hingabe und Berufsfreudigkeit unterzieht, viele Worte der Anerkennung fand.

Soweit die vorläufigen Berichte der badischen Tagesblätter. Um über die Verhandlungen ein zuverlässiges Bild sich machen zu können, würde es nöthig sein, das ausführliche Protokoll über die Konferenz abzuwarten, das, wie man hoffen darf, bald der Oeffentlichkeit zugänglich gemacht wird, wenn es inzwischen nicht schon geschehen ist. Aber auch ohne das Protokoll können wir es heute schon aussprechen, dass die Partei der Ruinenromantiker, deren Bestrebungen noch im Anfange der neunziger Jahre des verfloffenen Jahrhunderts eine zweifelloso Berechtigung hatte, durch die ganz ausgezeichneten Wiederherstellungs-Arbeiten Schäfers ein starkes Gegengewicht nach der archi-



Fenster aus dem Dome von Jos. Huber in München.

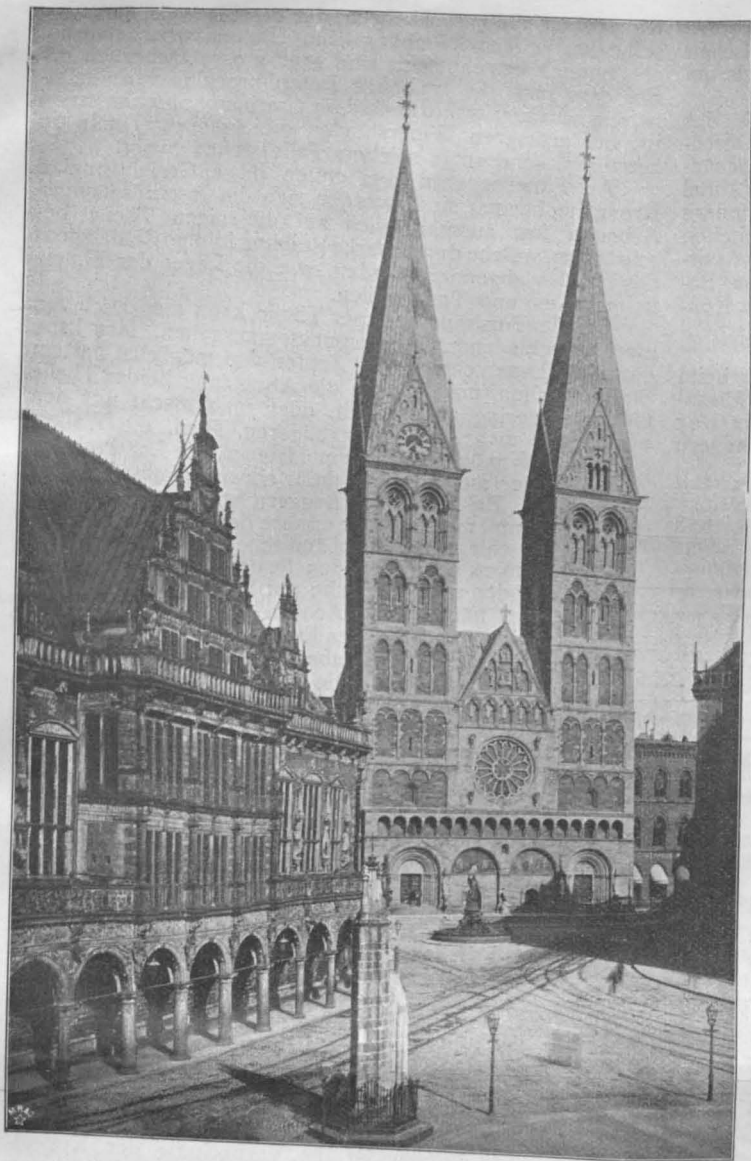


Mittelstück der Brüstung der Orgelepore. Karl der Grosse und Willehad mit dem Kirchenmodell.

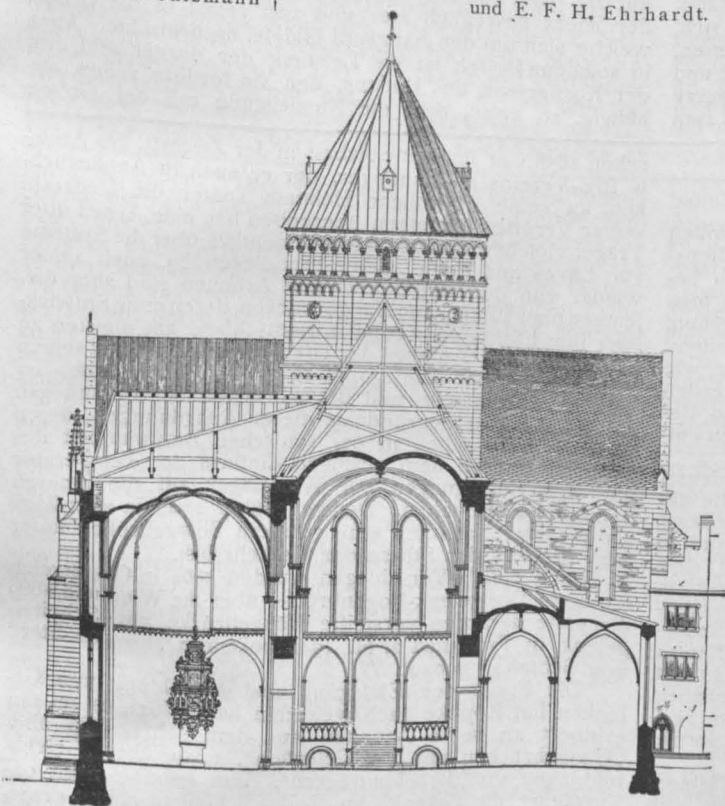
Die Wiederherstellung des Bremer Domes.

Friedrichsbau begonnen haben und für diesen Theil des Schlosses nahezu beendet sind, in sehr bestimmter Weise aus, weil namentlich die Ruine des Otto-Heinrichs-Baues ohne ein schützendes Dach und einen wenigstens theilweisen Innenausbau auf die Dauer in ihrem Bestande nicht zu erhalten sei. Von anderer Seite wurde die technische Nothwendigkeit einer derart weitgehenden Wiederherstellung in Abrede gestellt und einer solchen auch aus ästhetischen und kunsthistorischen Gründen widerrathen. Die Schäfer'schen Pläne selber, welche auf eine Wieder-

herstellung der ursprünglichen Doppelgiebel an der Ost- und Westfassade des Otto-Heinrichs-Baues abzielen, wurden übrigens auch von solchen Mitgliedern der Konferenz, welche grundsätzlich auf dem Boden der Schlossbau-Sachverständigen-Konferenz vom Jahre 1891 standen, d. h. jede irgend weitergehende Veränderung des jetzigen Fassadenbildes des Otto-Heinrichs-Baues ablehnen, für den Fall einer Wiederherstellung dieses Schlosstheiles als eine an sich im Wesentlichen einwandfreie Lösung angesehen.



Die Wiederherstellung des Bremer Domes.
Arch.: M. Salzmann †
und E. F. H. Ehrhardt.



tektonischen Seite hin erhalten hat. Denn es unterliegt doch keinem Zweifel, dass eine mit möglichster Vollendung durchgeführte Wiederherstellung des Heidelberger Schlosses in den Theilen, welche für eine solche Unternehmung überhaupt noch genügende Anhaltspunkte bieten, aus den Ruinen ein ungleich reicheres Bild wiedererstehen lassen würde, als das Schloss in seinem Verfall es darzubieten vermag! Und bei einer solchen möglichst vollständigen Wiederherstellung brauchte die Gartenkunst keineswegs eine in den Hintergrund tretende Rolle zu spielen, es wäre vielmehr zur malerischen Abrundung des Bildes ihre Mitwirkung in den durch den Architekten zu ziehenden Grenzen dringend erwünscht. Vielleicht geht man auch nicht fehl, den früheren Widerstand gegen Wiederherstellungen im Allgemeinen und gegen das Heidelberger Schloss im Besonderen zu einem nicht geringen Theile auf die thatsächlich feststellbare mangelhafte frühere Kenntniss der alten Denkmäler und auf die hierdurch bereits begangenen Sünden zurückzuführen. Doch die Wandlungen in dieser Beziehung sind grosse; die formale und psychische Vertiefung in dem Studium der alten Denkmäler hat solche Fortschritte gemacht, dass wenn die geeigneten Persönlichkeiten gefunden werden, die Baukunst sich unbedenklich an die grössten Aufgaben wagen kann. Und eine solche Persönlichkeit von starkem Gepräge ist Karl Schäfer, der Wiederhersteller des Friedrichsbaues. — H. —

Ueber einige Grundsätze, welche beim Entwerfen von Baggermaschinen zu beachten sind.

Von L. Brennecke in Wilhelmshaven.

Die Baggermaschinen sind ausserordentlich starken Beanspruchungen ausgesetzt; es dürfte daher von Nutzen sein, auf einige Gesichtspunkte hinzuweisen, welche beim Entwerfen derselben zu beachten sind, denen aber, wie neuere Ausführungen zeigen, immer noch nicht genügende Aufmerksamkeit zugewendet wird.

1. Betrachten wir zunächst die ältere Form der Eimerbagger, so zeigen die holländischen Ausführungen meistens eine Anordnung, die in Deutschland, soweit mir bekannt, keine Nachahmung gefunden hat, trotzdem ich dieselbe für sehr zweckmässig halte. Ich meine die Anordnung der Eimerleiter. Die holländischen Bagger zeigen meistens die Ausführung nach Abbildg. 1, d. h. die Eimerleiter ist verstellbar. Das obere Lager derselben kann in beliebiger Höhe des dreieckigen Bockes, welcher den oberen Turas trägt, festgeschraubt werden. Die deutschen Bagger dagegen sind so ausgeführt, dass die Eimerleiter mit dem oberen Ende unmittelbar um die Turaswelle drehbar befestigt, oder, wie Abbildg. 2 zeigt, wenigstens sehr nahe an derselben gelagert ist.

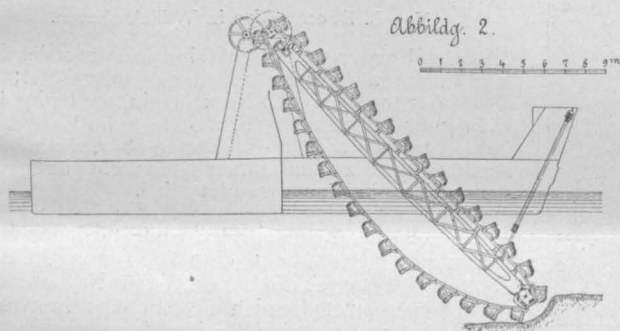
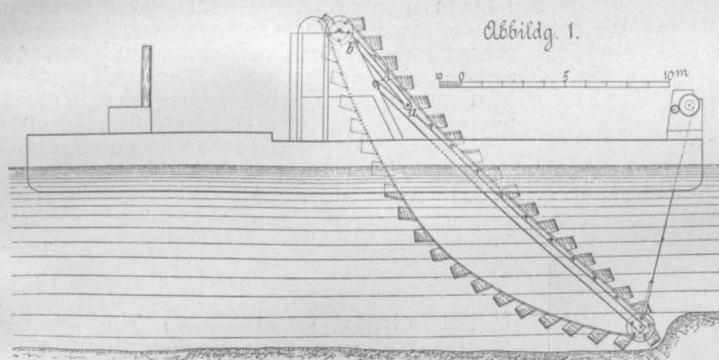
Der Hauptvortheil der holländischen Ausführung liegt nun nicht etwa in der Möglichkeit, die Eimerleiter je nach der Tiefe verschieden tief einstellen zu können, sondern vielmehr darin, dass das gezogene Trum der Eimerkette bei dieser Anordnung durchhängt, sodass, wenn beim Baggern ein Hinderniss getroffen wird, die Kette sich gerade zieht. Dadurch wird der Stoss, den das Hinderniss verursacht, zu einem elastischen und zwar schon sofort in der Eimerkette selbst. Bei der deutschen Bauart dagegen kann die Kette nicht nachgeben, der Stoss ist unelastisch und die Beanspruchung der von demselben getroffenen Theile eine wesentlich grössere.

Wenn man nun auch in Getriebe Reibungskuppelungen einschaltet, oder die Turaswelle elastisch lagert, so ist bei der deutschen Ausführung der elastische Theil dem Angriffspunkte des Stosses doch immer entfernter und die Abschwächung nicht so wirksam, wie bei dem durchhängenden gezogenen Trum der holländischen Bagger. Allerdings arbeitet infolge des Durchhängens der Eimerkette diese bei den holländischen Baggern unruhiger, als bei den deutschen mit unelastischer Kette und es entstehen auch nach erfolgter Beseitigung des Hindernisses beim Zurückfallen der straffgezogenen Kette auf die Rollen einige Stösse auf die letztere. Diese Stösse sind aber durchaus

nicht so gefährlich, wie sie scheinen, wie schon daraus hervorgeht, dass die Führungsrollen bei den holländischen Baggern durchaus nicht stärker gemacht werden, als bei deutschen Konstruktionen.

Die holländische Konstruktion übersieht auch das Schlagen der Kette keineswegs, sie behält aber das Durchhängen und damit das Schlagen der Kette in unschädlichen Grenzen absichtlich bei, weil es kein besseres Mittel giebt, die Stösse für die Zahnräder usw. herabzumindern und weil der Baggerführer an dem unruhigen Arbeiten der Kette am besten erkennen kann, ob Hindernisse vorliegen, welche besondere Vorsicht erfordern. Die Begrenzung des Schlagens ist bei der holländischen Konstruktion in wirksamster Weise durch die kleine Zwischenleiter A in Abbildg. 1 erreicht.

Ueberhaupt sollte man sein ganzes Augenmerk beim Entwerfen der Eimerbagger auf möglichst grosse Elastizität in allen Theilen richten und sich nicht mit einer nachgiebigen Stelle begnügen. Die bei holländischen Baggern



meist übliche Kraftübertragung durch Riemen ist daher der bei uns meist gebräuchlichen durch Wellen und Zahnräder entschieden vorzuziehen. Der Riemen reckt sich, schleift und springt schliesslich ab, ohne sogleich zu reissen, wenn er ungewöhnlich stark beansprucht wird; Räder und Wellen aber brechen und verursachen dadurch längere Störungen. Neuerdings soll man auch in Deutschland zum

Zum 70. Geburtstage von C. Köpcke.

Nicht Vielen ist es vergönnt, nach einem arbeitsvollen Leben sich bis in das Alter hinein die Schaffensfreudigkeit und Schaffenskraft der Jugend zu bewahren, nicht nur den Blick offen zu halten für eine fortschrittliche Entwicklung und mit derselben mitzugehen, sondern selbst ein Führer in dieser Bewegung zu bleiben. Zu diesen glücklichen Naturen gehört C. Köpcke, der, wie wir schon kurz mittheilten, am 28. Oktober in Dresden in voller körperlicher und geistiger Frische seinen 70. Geburtstag im engsten Kreise, seinem schlichten Wesen entsprechend, feierte.

Köpcke ist einer der wenigen noch thätigen Ingenieure, welche die Entwicklung des Eisenbahnbaues und die damit in untrennbarem Zusammenhange stehende Entwicklung des Brückenbaues fast von Anfang an mit erlebt und in hervorragender Weise mit gefördert haben. Auf dem ersten Gebiete hat er in leitender Stellung in seiner zweiten Heimath Sachsen einen bedeutenden Einfluss ausgeübt und sich damit hohe Verdienste um das Eisenbahnwesen dieses Landes erworben. Was aber seinen Namen als Ingenieur in weitesten Kreisen bekannt gemacht hat, sind seine Arbeiten auf dem Gebiete des Brückenbaues, der ihm sowohl in theoretischer Beziehung wie im Hinblick auf die Konstruktions-Durchbildung manche werthvolle Anregung und Neuerung verdankt.

Schon frühzeitig ist Köpcke auf theoretischem Gebiete mit selbständigen Arbeiten aufgetreten. So findet sich

Riemenbetriebe zurückkehren; der beste Beweis, dass derselbe den Wellen mit Reibungs-Kuppelungen vorzuziehen ist.

Endlich besteht noch eine sehr grosse Sicherheit darin, dass man die treibende Dampfmaschine verhältnissmässig schwach wählt, sodass sie überhaupt nicht imstande ist, bei grösseren Widerständen die anderen Theile zu zerstören, sondern in solchem Falle stehen bleibt.

An Eimerbaggern, bei denen diese Gesichtspunkte streng beobachtet sind, werden sich die Instandsetzungsarbeiten fast ausschliesslich auf diejenigen Theile beschränken, welche durch starke Reibung infolge Eindringens des Sandes abgenutzt werden, wie die Lager der Eimerkettenrollen und Turaswellen.

Bei der Ausbildung dieser Theile kann man auch von zwei verschiedenen Gesichtspunkten ausgehen. Man kann entweder Lagerschalen und Zapfen von möglichst hartem Stoffe machen, um dadurch die Abnutzung beider Theile möglichst gering zu erhalten, oder man macht nur den einen und zwar den kostspieligeren Theil, die Wellen, aus möglichst hartem Material, die Lagerschalen aber aus weichem, dafür aber möglichst billigem.

Bei deutschen Baggern wird, soviel mir bekannt, meistens der erstere der beiden Wege eingeschlagen, bei holländischen habe ich bei den Eimerkettenrollen den letzteren angewendet gefunden und ich glaube mit Vortheil. Es bestehen dort nämlich die Achsen der Rollen aus dem bekannten Stahl des Eisenwerkes in Augustfehn, die Lagerschalen aber sind einfach aus hartem Holze gemacht. Die ganz einfachen Holzklotze kann jeder Zimmermann oder Tischler herstellen. Sie sind also sehr billig, sowohl in Bezug auf den Stoff, als auch auf die Arbeit und schonen andererseits die stählernen Wellen sehr.

Der Versuch, die Lager so auszubilden, dass sie vor dem Eindringen von Sand geschützt werden, wird schwerlich in Bezug auf die Kosten so gute Ergebnisse liefern, wie diese einfache holländische Bauweise. Denn erstlich wird man das Ziel nie erreichen können und zweitens macht man die Bagger dadurch komplizirter, was immer bei Baumaschinen, die oft weit ab von Reparatur-Werkstätten arbeiten müssen, vermieden werden muss.

Am besten spricht für die Zweckmässigkeit der holländischen Eimerbagger, dass dieselben wesentlich leichter gebaut sind, als die meisten deutschen von gleicher Leistungsfähigkeit, ohne dass sie mehr Unterhaltung erforderten.

2. Von Pumpenbaggern sind 2 Arten im Gebrauche, nämlich Kolbenpumpen- und Kreiselpumpen-Bagger. Die ersteren haben nur geringe Verbreitung gefunden, weil sie nur für flüssigen Schlack vortheilhaft verwendet werden können. Grösser ist die Verbreitung der Kreiselpumpen-Bagger, die aber in den älteren Ausführungen nur für Sand und Kies verwendbar waren, d. i. für Boden, der leicht beweglich war und von selbst in die Grube, welche sich um den Saugkopf bildete, nachrutschte. Auch in solchem Boden ist die Leistung der Bagger sehr von der Korngrösse des Bodens, den sie fördern sollen, abhängig, so zwar, dass die Nutzleistung mit der Grösse

schon 1858 von ihm eine Arbeit in der Ztschrft. des Arch.-u. Ing.-Vereins zu Hannover, der er auch in Anhänglichkeit an seine eigentliche Heimath später die Mehrzahl seiner Veröffentlichungen übergeben hat, eine Arbeit über Träger gleichen Widerstandes, namentlich über die Systeme von Laves und Pauli. Seine grundlegenden, auch später wieder von ihm aufgenommenen Arbeiten sind aber diejenigen über Bogen- und Hängebrücken, deren erste Entwicklung ihm nächst Schwedler in Deutschland am meisten zu verdanken hat. Anfangs der 60er Jahre trat er mit seinen Vorschlägen der Einlegung eines dritten Gelenkes im Scheitel von Hänge- und Bogenbrücken hervor und gab die theoretische Begründung dieser Anordnungen, deren Vorzüge bekanntlich in der statischen Bestimmtheit des Systems und in dem geringen Einfluss der Temperatur und der Bewegungen der Widerlager auf die inneren Spannungen bestehen. Demgegenüber steht ja allerdings als gewisser Nachtheil eine grössere Beweglichkeit unter dem Einfluss der Stösse der Verkehrslast.

Nach diesen Vorschlägen wurden 1864 in Oesterreich die erste Dreigelenk-Bogenbrücke über die Wien und 1869 die erste derartige versteifte Hängebrücke mit Scheitellgelenk in Frankfurt a. M. (der bekannte „Eiserne Steg“ von Schmick) gebaut.

Die Frage der Einlegung und Ausbildung von Gelenken hat Köpcke auch weiterhin beschäftigt, es sei nur erinnert an seine Arbeiten aus dem Jahre 1888 über „Hängebrücken mit drei Gelenken“, sowie über „Gelenkbildungen von Brückenträgern“. Ihm gebührt auch das Verdienst, die Gelenke im Steinbrückenbau zuerst einge-

des Kornes zu und abnimmt und bei sehr feinem Sande sehr gering werden kann. Es hat dies seinen Grund in dem sich gleich bleibenden Verhältnisse zwischen der Leistung der Pumpe und dem mit Boden zu füllenden Raum des Baggers. Es ist klar, dass je feiner der durch den Wasserstrom von der Pumpe aufgerissene Sand ist, destoweniger Bewegung in dem Materialienraume des Baggers vorhanden sein darf, um den Sand zum Ablagern zu bringen.

Bei sehr leistungsfähiger Pumpe und verhältnissmässig kleinem Fassungsraum wird dieser letztere zwar sehr schnell vollgepumpt sein, aber von den im Wasser enthaltenen Sinkstoffen können sich nur ganz wenige, nämlich nur die gröbsten Theile ablagern. Die meisten derselben fließen mit dem über Bord laufenden Wasser wieder ab. Bei gleichem Prozentsatz des Bodengehaltes in dem geförderten Gemenge von Wasser und Sand dauert daher die Füllung des Raumes für das Baggergut desto länger, je feiner das Korn des Bodens ist, und es findet schliesslich bei feinem Schlick eine Ablagerung überhaupt nicht mehr statt. Um diesem Uebelstande entgegen zu treten, müsste ein Kreispumpen-Bagger, wenn die einfache Form der Pumpen und des Saugkopfes der alten Bagger beibehalten werden sollte,

1. einen möglichst grossen Fassungsraum für das Baggergut und
2. womöglich mehrere verschieden starke Pumpen erhalten, von denen immer nur eine (bei grobem Sande eine grössere) in Thätigkeit zu setzen wäre;

Mittheilungen aus Vereinen.

Architekten-Verein zu Berlin. Vers. vom 14. Okt. 1901. Vors. Hr. Beer, anwes. 67 Mitgl., 1 Gast.

Durch den Tod verloren hat der Verein seit der letzten Sitzung im August d. J. 5 Mitglieder. Es sind dies die Hrn. Reg.- und Brth. R. Münch-Koblenz, Reg.- und Brth. A. Kiss-Erfurt, Geh. Brth. H. Weber-Potsdam und Stadtbauinsp. Brth. F. Schmidt-Berlin, deren Andenken durch Erheben von den Sitzen geehrt wird.

Nach Mittheilungen über die für die Bibliothek eingegangenen Geschenke erstattet Hr. v. Ritgen namens des Vortragsausschusses Bericht über die in Aussicht genommenen Vorträge. Vorläufig sind Vorträge zugesagt von den Hrn. Diestel über die Charitébauten in Berlin, Granz über die Gebirgsflüsse Schlesiens, Gerhardt über Dünen und Dünenbau auf der Kurischen Nehrung, Messel über moderne Waarenhäuser, Kyllmann über die Bebauung der Berliner Vororte, namentlich auf der Domäne Dahlem, Bernhard über den Brückenbau auf der Pariser Weltausstellung, Hacker über Statisches aus dem Hochbauwesen, Hasak über den byzantinischen Stil, Marggraff über Renaissance-Bauten, Meydenbauer über Baudenkmäler der Mark mit Vorführung von Lichtbildern (Vortrag mit Damen), Adler über ein noch nicht bestimmtes Thema und schliesslich als Gast Hr. Major Adams über Verkehrs-Verhältnisse in

führt zu haben. 1881 erschien seine Veröffentlichung „Ueber die Verwendung von 3 Gelenken im Steinbrückenbau“, die er noch 1896 erweiterte. Im Gegensatz zu späteren Konstrukteuren (Leibbrand) verwendet Köpcke zu den Gelenken ausschliesslich Stein, und zwar besteht das Gelenk aus zwei sich aufeinander abwälzenden Zylinderflächen, deren Radien um ein kleines Maass von einander abweichen. Die Fluthöffnungen der von ihm erbauten neuen Eisenbahnbrücke über die Elbe in Dresden sind ein bedeutendes Beispiel einer derartigen Ausführung.

Es war ihm auch vergönnt, das System der versteiften Hängebrücke mit 3 Gelenken in einem hervorragenden Beispiele, der 147^m weit gespannten Brücke über die Elbe bei Loschwitz, oberhalb Dresden, praktisch durchzuführen, ein Werk, das allerdings bei allen technischen Vorzügen vom ästhetischen Standpunkte nicht befriedigen kann. Es liegt dies in erster Linie an der Hyperbelform des Obergurtes (gewählt um Druckspannungen auszuschliessen) und dem grossen Pfeilverhältniss ($\frac{1}{6}$). Neben anderen Neuerungen der Konstruktion zeigt diese Brücke die Ausbildung der Gelenke über den Pylonen aus biegsamen Stahlplatten, und den Ersatz der Verankerung durch ein System belasteter Winkelhebel, die in den Endwiderlagern in besonderen Kammern allseitig zugänglich angeordnet sind.

Diese Hebelkonstruktion leitet uns zu einer anderen Eigenthümlichkeit Köpcke'scher Brückenkonstruktionen über, der künstlichen Anspannung der Gurte, wie sie zuerst von ihm beim Neubau der bekannten Elbebrücke in Riesa angeordnet worden und neuerdings bei der neuen Eisen-

3. endlich müssten noch Vorkehrungen vorhanden sein, um den Prozentsatz der mit dem Wasser mitgerissenen Sinkstoffe jederzeit möglichst hoch halten zu können. Zu letzterem Zwecke muss vor allen Dingen die Fortbewegung des Baggers auch während er arbeitet möglich sein, d. h. es müssen besondere Maschinen für die Ankerwinden und besondere für die Kreispumpe vorhanden und die Kessel stark genug für gleichzeitigen Betrieb beider sein. Die älteren Kreispumpen-Bagger genügen nicht einmal dieser einfachsten Anforderung. Beim Baggern von flüssigem Schlick würde es sogar wünschenswerth sein, die Fortbewegung beim Baggern unmittelbar mit der Schraube ausführen zu können. Dadurch gewönne der Bagger in Hafen-Einfahrten mit lebhaftem Verkehr sehr an Beweglichkeit und verlöre nicht soviel Zeit mit Anker-Aufnehmen, um der Schifffahrt Platz zu machen.

In neuerer Zeit hat der Engländer Bates sehr grosse Kreispumpen-Bagger gebaut, deren Saugköpfe mit Schneidewerken versehen sind, um zusammenhängendere Erdarten (Lehm, Klai) zuvor zu zerkleinern und dann heben zu können. Diese Schneidewerke sind aber wohl ziemlich empfindlicher Natur und dürften mit Vortheil nur für sehr grosse Bagger verwendbar sein, die gleich eine grössere Werkstatt an Bord haben. Auch beruht die grosse Leistungsfähigkeit dieser Bagger wohl mehr auf den zur Verwendung kommenden sehr grossen Pumpen, als auf diesen Schneidewerken.

(Schluss folgt.)

China. Der Vorsitzende regt noch an, es möchten doch auch Vorträge allgemeineren Charakters gehalten werden, so namentlich auch aus dem Gebiete der Elektrotechnik.

Hr. Wallé berichtet als Vorsitzender des Bibliotheksausschusses über die diesjährige Revision, welche zu besonderen Ausständen keine Veranlassung gab.

Die Versammlung hatte sich dann mit der Aufstellung neuer Schinkelaufgaben zu befassen. Aus dem Gebiete des Eisenbahn- und Wasserbaues wurden Vorschläge nicht gemacht, sodass hier der noch bestehende Beurtheilungsausschuss einzutreten hat. Auf dem Gebiete der Architektur wurde unter 3 Vorschlägen der Entwurf zu einem Campo santo mit Crematorium nach Befürwortung durch Hrn. Blankenstein gewählt.

Hr. Haack erstattet sodann Bericht über die Abgeordneten-Versammlung des Verbandes deutscher Arch.- und Ing.-Vereine in Königsberg i. Pr. (Wir verweisen auch auf die Berichte in No. 69 u. ff., sowie auf den Abdruck des Protokolls in No. 81.)

Im Anschluss daran beantragt Hr. Wallé eine Stellungnahme des Vereins zu dem neuen Stadium, in welches die Frage der Doktor-Promotion für die Staatsbaubeamten durch den Erlass der neuen Diplomprüfungs-Ordnung in Sachsen getreten ist. Der Verein nimmt eine entsprechende, an die preussischen Herren Minister der öffentl. Arbeiten und des Kultus zu richtende Kundgebung an, die wir schon auf S. 528 abgedruckt haben.

Den Beschluss bildete ein sehr eingehender, durch

bahnbrücke über die Elbe in Dresden wiederum zur Anwendung gekommen ist. Im letzteren Falle handelt es sich um eine über 5 Oeffnungen kontinuierlich hinwegreichende Konstruktion bogenartiger Form, deren Schub für Eigengewicht durch einen in der einen Landöffnung eingeschalteten, belasteten Dreigelenkbogen aufgehoben wird. Die Vorzüge einer derartigen Anordnung liegen hier in der Anwendungsmöglichkeit geringer Konstruktionshöhen (welche die Schifffahrt fordert) bei gleichzeitiger Materialersparniss. Im übrigen sind andere Konstrukteure Köpcke mit derartigen, immerhin etwas gesucht erscheinenden Konstruktionen nicht gefolgt, ja es ist ihm vielleicht manchmal der Vorwurf gemacht worden, dass er in der Umsetzung theoretischer Erwägungen in die praktische Ausführung zu weit ginge.

Wir glauben aber, dass gerade hierin, in der muthigen Uebersetzung eigener neuer Gedanken in die That, ein ganz besonderes Verdienst Köpckes liegt, das auf alle Fälle von bleibendem Werthe für die Entwicklung des Brückenbaues sein wird, selbst in den Fällen, wo man vielleicht aus rein praktischen Erwägungen später wieder davon zurückkommen sollte. Köpckes Name wird stets unter denjenigen Männern genannt werden, die ihren eigenen Weg gesucht und mit ihren Gedanken befruchtend eingewirkt haben.

Wir wünschen ihm an seinem 70. Geburtstage, dass es ihm noch manche Jahre vergönnt sein möge, weiter zu schaffen als ein Förderer der Wissenschaft und der Praxis. —

Fr. E.

zahlreiche Pläne, Photographien und eigene Aufnahmen unterstützter Vortrag des Hrn. Ludwig über den Dom zu Havelberg, der sich über die Baugeschichte dieses interessanten Bauwerkes, die bisherigen Wiederherstellungsarbeiten und die Untersuchungen des alten Zustandes bis ins Einzelne verbreitete. Die neuen Untersuchungen galten namentlich auch der Frage, wie der obere Thurmbau zu gestalten sei. Redner kommt bei seinen Untersuchungen z. Th. zu Ergebnissen, die von den älteren Forschungen, namentlich Adlers, in manchen Punkten abweichen. —

Fr. E.

Vermischtes.

Wasserbauten in Frankreich. Es hat die französische Kammerkommission für Wasserstrassen im Einvernehmen mit dem Minister für öffentliche Arbeiten ein Programm festgestellt, nach welchem für Kanalbauten 503 Mill. Frs. ausgegeben werden sollen. Wie in Oesterreich, so geht man auch in Frankreich — das ohnehin ein ausgedehntes System von Wasserstrassen besitzt — mit umfassenden neuen Kanalbauten vor. Das Programm für diese Bauten ist im Einzelnen wie folgt vorgeschlagen:

Es werden eingesetzt in Gruppe A: für den Kanal, der die Schelde mit dem Kohlenbecken des Pas-de-Calais und der Nordsee verbindet 12,6 Mill. Frs., für die Kanäle der Rhône 6 Mill., für die Kanäle des Südens 11 Mill., für die Schiffbarmachung der Garonne 3 Mill., für den Kanal von der Rhône nach der Loire 7 Mill., für den Orléans-Kanal 7 Mill. In Gruppe B: für den Nordost-Kanal 131 Mill., für den Nord-Kanal 60 Mill., für die Loire 14 Mill., für den Orléans-Kanal 4 Mill., für den Kanal von Moulins nach Saucins 16 Mill., für den Kanal von der Loire nach der Rhône 113 Mill., von Marseille nach der Rhône 91,4 Mill., von der Rhône nach Cette 4,24 Mill. Zu Gruppe C: für Dünkirchen 26 Mill., für Dieppe 6,82 Mill., für Havre 20 Mill., für Rouen 11,5 Mill., für Saint-Nazaire 12 Mill., für Nantes 23 Mill., für Bordeaux 13 Mill., für Bayonne 2 Mill., für Cette 2,86 Mill., für Marseille 34 Mill., für Boulogne 7 Mill. Die finanzielle Betheiligung der Interessenten beträgt für die Gruppe B und C 50 % für die Arbeiten in Saint-Nazaire sogar 75 % —

Preisbewerbungen.

Engerer Wettbewerb betr. Entwürfe für den Neubau des Stadttheaters in Dortmund. Unsere Mittheilungen über diesen Wettbewerb S. 538 ergänzen wir durch die nachstehenden Angaben. Danach waren bei dem beschränkten Wettbewerbe 10 Entwürfe eingegangen. Das Preisgericht trat am 25. Okt. zusammen und verkündete am 26. Okt. das Ergebnis seiner Berathung. Die Entwürfe des Hrn. Reg.-Bmstr. Moritz in Köln, unter Mitwirkung des Hrn. Rosenberg, Oberger. des Kölner Stadttheaters, der Hrn. Fellner u. Helmer in Wien, sowie des Hrn. M. Dülfer in München wurden als die drei besten befunden und die Verfasser derselben zur Theilnahme an einer nochmaligen engeren Konkurrenz vorgeschlagen. Der Entwurf der Hrn. Niebel u. Schröder in Dortmund erhielt als vierter einen Preis von 1500 M., derjenige der Hrn. Hentschel in Berlin und Grabo in Dortmund als fünfter, sowie derjenige des Hrn. Wenzke in Dortmund als sechster je einen Preis von 1000 M.

Danach bestätigt es sich, was wir bei Wiedergabe der Nachricht auf S. 538 nicht glauben annehmen zu sollen, dass unter 3 zu einem engeren Wettbewerb besonders eingeladenen Künstlern bzw. Firmen ein nochmaliger engerer Wettbewerb ausgeschrieben werden soll. Sollte in der That, wenn nicht ganz besondere Verhältnisse vorliegen, nicht jeder der 3 genannten Künstler bzw. Firmen das Vertrauen verdienen, ohne weiteren Wettbewerb mit der Lösung der Aufgabe betraut zu werden? —

Wettbewerb Künstlerhaus Dresden. In diesem Wettbewerb, über welchen wir S. 516 berichteten, fand keine künstlerische Abstufung unter den drei preisgekrönten Entwürfen statt, sondern es wurden drei gleiche Auszeichnungen an die genannten Künstler vertheilt. —

Wettbewerb Bismarcksäule Hannover. Verfasser des Entwurfes „Wotans Feuer“ ist Hr. Arch. Curt Reichardt in Hannover. —

Chronik.

Ein Saale-Luppe-Kanal ist geplant. Der Kanal und die damit verbundene Hochwasser-Regulierung der gesamten Luppe- und Elsteraue sind auf 27,5 Mill. M. veranschlagt, wovon auf den Kanal 17,6 Mill. und auf die Melioration 9,9 Mill. entfallen. Die Kosten der Hochwasser-Regulierung auf preussischem Gebiete sollen 4,9 Mill. betragen. Für die Hafenanlage in Leipzig sind 5,3 Mill. vorgesehen. Das laufende Kanalkilometer wird 360.000 M. kosten. —

Ein neuer Vorortbahnhof „York-Strasse“ der Anhalter Bahn wird am 1. Dez. mit der Verlegung des Anhalter

Vorortverkehrs nach dem Potsdamer Ringbahnhof in Berlin dem Verkehr übergeben werden. Der neue Bahnhof liegt rd. 1800 m vom Ringbahnhof entfernt. —

Der Heilstättenbau der Landesversicherungs-Anstalt Berlin in Beelitz, welchem eine Gesamtbauausgabe von 8 Mill. M. zugrunde liegt, umfasst auf einem etwa 500 preuss. Morgen grossen Gelände 2 Lungenheilstätten für Männer und für Frauen und 2 Sanatorien für beide Geschlechter. Die zunächst für eine Belegung mit 600 Betten eingerichtete Anstalt ist auf eine umfassende Erweiterung angelegt. —

Die Grundsteinlegung zum neuen Lettchause am Viktoria-Luisen-Platze in Berlin hat am 26. Okt. stattgefunden. Der umfangreiche Bau wird nach den Entwürfen des Arch. Prof. A. Messel in Berlin errichtet. —

Die neue St. Bernharduskirche in Karlsruhe, ein im spät-gothischen Stile in rothem Sandstein errichtetes Werk des erzbischöflichen Baudirektors Meckel in Freiburg, ist am 14. Okt. dem Gottesdienste übergeben worden. —

Das neue Rathhaus in Freiburg i. Br., welches durch den mit einem Kostenaufwande von 470.000 M. erfolgten Umbau der „Alten Universität“ gewonnen wurde, wurde am 14. Okt. in feierlicher Weise seiner Bestimmung übergeben. Der Umbau wurde nach den Entwürfen des Hrn. Stdtbmr. R. Thoma und unter Mitwirkung der Arch. M. Stammitz-Freiburg, A. Dauber-Marburg und P. Meissner-Frankfurt a. M. durchgeführt. —

Eine Bismarcksäule für das Herzogthum Braunschweig, nach dem Entwurf des Hrn. Arch. Wilh. Kreis in Dresden mit einem Kostenaufwande von 100.000 M. auf der sagenumwobenen „Asse“ bei Braunschweig errichtet, wurde am 18. Okt. d. J. eingeweiht. Der Bau erreicht eine Höhe von rd. 23 m. —

Die Aufstellung eines Winthl-Brunnens in Neuhausen nach dem Entwurf des Arch. Theod. Fischer in München wurde begonnen. Die Bildhauerarbeiten führt Jak. Bradl aus. —

Die Erstellung eines Erweiterungsbaues des Bayerischen National-Museums in München mit einem Aufwande von 470.000 M. ist im neuen Finanzgesetzentwurf vorgesehen. —

Das Jubelfest des 500jährigen Bestehens der Katharinenkirche in Brandenburg wurde am 15. Okt. d. J. begangen. —

Die Anlage einer Thalsperre bei Eupen, für die eine gemeinsame von der Stadt Eupen und dem Königreiche Belgien aufzubringende Bausumme von 2.400.000 M. vorgesehen ist, wurde beschlossen. —

Personal-Nachrichten.

Deutsches Reich. Der preuss. Gew.-Insp., Gew.-Rth. Kamecke und der preuss. Eisenb.-Bau- u. Betr.-Insp. Peis-Leusden sind zu kais. Reg.-Räthen und Mitgl. des Pat.-Amts ernannt.

Baden. Der Arch. Rauschert in Pforzheim und der Ob.-Brth. Hanser in Karlsruhe sind gestorben.

Mecklenburg-Schwerin. Der Reg.-Bmstr. Schellahn ist z. Distr.-Bmstr. für den Baudistr. Boizenburg-Dömitz mit d. Wohnsitz in Dömitz ernannt.

Die Erlaubniss zur Anlegung der ihnen verlieh. Orden ist ertheilt u. zw.: dem Eisenb.-Betr.-Dir. Albrecht in Schwerin des Offizierkreuzes des kgl. niederländ. Ordens von Oranien-Nassau und dem Eisenb.-Bauinsp. Möbius in Schwerin des Ritterkreuzes desselben Ordens.

Preussen. Dem Geh. Hofbrth. Möckel in Doberan i. Mecklbg. ist der Rothe Adler-Orden III. Kl. dem Wasser-Bauinsp. Brth. Delion in Elbing der kgl. Kronen-Orden III. Kl. dem Reg.-Bmstr. Becker in Elbing der kgl. Kronen-Orden IV. Kl. und dem Privat-Doz. der Techn. Hochschule in Berlin, Landbauinsp. Schmalz ist das Prädikat Prof. verliehen.

Dem Ob.-Brth. Taeglichsbeck in Hannover ist die Erlaubniss zur Annahme u. Anlegung des ihm verlieh. Ehrenkreuzes des grossherz. mecklenburg. Greifen-Ordens ertheilt.

Der Landbauinsp. Brth. Lutsch ist z. Geh. Reg.-Rath u. vortr. Rath im Minist. der geistl., Unterrichts- usw. Angelegenheiten, sowie zum Konservator der Kunstdenkmäler ernannt.

Die Wahl des bish. Stadtrth. Schmidt in M.-Gladbach als besold. Beigeordneter der Stadt für die Dauer von 12 Jahren ist bestätigt worden.

Der Stadtrth. Franz in St. Johann a. S. ist z. etatm. Prof. an der Techn. Hochschule zu Berlin ernannt, und ist demselben die in der Abth. für Masch.-Ingenieurwesen neu begründete Prof. für Baukonstruktionslehre übertragen.

Die Prof. an der Techn. Hochschule in Hannover Ross, Dr. Prandtl und Dr. Precht, sowie der Wasser-Bauinsp. Maschke das. sind zu Mitgl. des techn. Prüfungsamtes in Hannover ernannt.

Den Reg.-Bmstrn. Paul Callam in Sevilla und Ed. Hentrich in Mainz ist die nachges. Entlass. aus dem Staatsdienst ertheilt.

Der Kr.-Bauinsp. Brth. Röttischer in Erfurt ist gestorben.

Brief- und Fragekasten.

Hrn. Arch. B. K. in Hameln. Die Anfrage betreffend die Bewährung von Gipsstrich mit Linoleumbelag über Holzbalken haben wir wiederholt beantwortet. Vergl. z. B. Dtsch. Bztg. 1899 S. 232, 380 und 399, 1901 S. 116 und 184.

Inhalt: Die Wiederherstellung des Bremer Domes. — Der zweite Tag für Denkmalpflege in Freiburg i. Br. (Schluss). — Zur Wiederherstellung des Heidelberger Schlosses. — Ueber einige Grundsätze, welche beim Entwerfen von Baggermaschinen zu beachten sind. — Zum 70. Geburtstag von C. Köpcke. — Mittheilungen aus Vereinen. — Vermischtes. — Preisbewerbungen. — Chronik. — Personal-Nachrichten. — Brief- und Fragekasten.

Hierzu eine Bildbeilage: Die Wiederherstellung des Bremer Domes.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortl. Albert Hofmann, Berlin. Druck von Wilh. Greve, Berlin.



Dienstalter und Besoldung der preuss. Staats-Baubeamten.

Durch die während der Jahre 1891-97 erfolgte allgemeine Aufbesserung der Gehälter der preussischen Staatsbeamten ist die Frage der Beamten-Besoldungen im Allgemeinen, den gegenwärtigen Zeitverhältnissen entsprechend, zufriedenstellend geregelt worden. Trotz der Fürsorge aber, mit der die Staatsregierung diese Angelegenheit planmässig durchgeführt hat, sind hierbei doch einzelne Härten verblieben, von denen die beteiligten Beamtenklassen schwer betroffen werden. Es kann daher nicht befremden, wenn über diese noch bestehenden Misstände wiederholt Klagen in der Oeffentlichkeit laut werden. Eine geradezu schreiende Nothlage bilden zurzeit für die höheren Baubeamten die ungeregelten Verhältnisse hinsichtlich der Berechnung des Besoldungs-Dienstalters.

Nach den jetzt geltenden Bestimmungen werden bei den oberen Beamten die Dienstaltersstufen für die Gehalts-Bemessung von dem Tage der ersten festen Anstellung ab berechnet. Dieser Zeitpunkt ist aber ungeheuren Schwankungen unterworfen. Je länger er sich für eine Beamtenklasse hinausschiebt, um so ungünstiger gestalten sich natürlich die Besoldungsverhältnisse der betr. Beamten, und zwar nicht allein für die Zeit vor der Anstellung, sondern auch für die ganze spätere Dienstlaufbahn. Denn der mit der Verzögerung der Anstellung verbundene schwere Nachtheil der verspäteten Aufrückung in die höheren Gehaltsstufen setzt sich fast bis an das Ende der ganzen Dienstzeit weiter fort.

Für die unteren und mittleren Staatsbeamten, welche früher unter dem gleichen Uebelstande zu leiden hatten, ist nun bereits seit einer Reihe von Jahren (durch gemeinsamen Erlass d. Min. d. Innern und d. Fin.-Min. vom 21. April 1894) eine Regelung dieser schwankenden Verhältnisse dahin erfolgt, dass bei der Berechnung des für die Gehaltsbemessung maassgebenden Dienstalters die der ersten etatmässigen Anstellung vorausgegangene Zeit der diätarischen Beschäftigung insoweit mit berücksichtigt wird, als sie den Zeitraum von fünf Jahren übersteigt. Durch diese segensreiche Bestimmung sind für

die betr. Beamten-Klassen, von dem Zeitpunkte der festen Anstellung ab, alle Ungleichmässigkeiten und Härten hinsichtlich der Gehalts-Bezüge vollständig beseitigt. Was in dieser Weise also von der Staatsregierung für die unteren und mitt-



DAS NEUE GEBÄUDE DES BAD.

* * KUNST-VEREINS IN KARLSRUHE

* * * * *

ARCHITEKT: PROF. FRDR. RATZEL IN KARLSRUHE

* * * * *

leren Beamten als gerecht und billig anerkannt ist, soll dies nicht auch denjenigen oberen Beamten zugebilligt werden, die unter den unregelmässigen Verhältnissen einer endlos langen, schwankenden diätarischen Dienstzeit gleichfalls schwer leiden? Von den höheren Beamten werden aber durch das jetzige Prinzip der Berechnung der Dienstaltersstufen am schwersten die Staats-Baubeamten betroffen. Welche namenlosen Härten für diese die heutige Art der Berechnung mit sich bringt, zeigt sich deutlich aus folgender näheren Betrachtung:

Bis zum Jahre 1893 erfolgte die erste feste Anstellung der höheren Baubeamten (als Bauinspektoren) durchschnittlich nach einer diätarischen Baumeisterzeit von 7—8 Jahren. Wenn in einzelnen Fällen (besonders bei der Wasserbau-Verwaltung) sich die Ernennung zum Bauinspektor damals länger verzögerte, so wurde dieser Nachtheil durch nachträgliche Vordatirung der Anciennität regelmässig ausgeglichen. — Vom Jahre 1894 ab trat jedoch in kurzer Frist eine derartige Verzögerung der Anstellungs-Verhältnisse ein, dass die Wartezeit bei der Eisenbahn- und Hochbau-Verwaltung bald auf elf bis zwölf Jahre, bei der Wasserbau-Verwaltung aber sogar auf zwölf bis dreizehn Jahre stieg, wobei es mit geringen Verschiebungen bisher noch immer verblieben ist.

Die Gehaltsaufbesserung der höheren Baubeamten erfolgte durch den Staatshaushaltsetz des Jahres 1897/98 gleichzeitig mit der aller übrigen oberen Beamten. — Vor dieser Aufbesserung betrug das Gehalt der Bauinspektoren 3600—4800 M. (in 5 Dienstaltersstufen 3600, 3900, 4200, 4500, 4800 M.) und wurde damals auf 3600—5700 M. erhöht (gleichfalls in 5 Stufen 3600, 4200, 4700, 5200, 5700 M.). Aus der nachstehenden Zusammenstellung ergibt sich nun ein vergleichender Ueberblick über die frühere wirtschaftliche Lage der Bauinspektoren vor der Gehaltsaufbesserung, bei siebenjähriger Wartezeit, gegen die heutige Lebenslage derselben nach der Aufbesserung, bei zwölfjähriger

Wartezeit. (Als Durchschnittsalter für die Ablegung des Baumeister-Examens ist das 31. Lebensjahr angenommen.)

Man ersieht hieraus, dass die höheren Baubeamten bei der seinerzeit lang ersehnten allgemeinen Aufbesserung der Gehälter völlig leer ausgegangen sind! In demjenigen Lebensalter, welches an den Beamten die grössten Anforderungen für die Erhaltung der Familie und des Hausstandes stellt, vom 39.—52. Lebensjahre, sind die nach dem Jahre 1893 angestellten Bauinspektoren nicht nur ohne jede Erhöhung ihrer Besoldung gegenüber den früher angestellten Fachgenossen geblieben, sondern sie erleiden im Vergleich zu den letzteren (selbst ungeachtet des geringeren früheren Gehaltes derselben) während dieser ganzen Lebenszeit sogar die schwerste Einbusse. — Vom 53. bis 59. Lebensjahre tritt darnach allmählich ein Ausgleich ein, der endlich im Alter von sechzig Jahren zu derselben Gesamtbesoldung führt, welche die vor dem Jahre 1893 angestellten Bauinspektoren vor der Gehaltsaufbesserung schon bezogen. — Die bedrängte Lage der Baubeamten hat also bei der Erhöhung der Beamtenbesoldungen nicht die geringste Verbesserung erfahren; denn die geringe Zulage, die das Gehalt schliesslich in den letzten fünf Dienstjahren, vom 61. bis 65. Lebensjahre dem Greise noch gewährt (falls er dieses Dienstalter überhaupt erreicht), kommt gegen die bittere Noth der vorhergehenden Lebensjahrzehnte garnicht in Betracht.

Diese trüben Zustände sind aber lediglich auf die unregelmässigen Verhältnisse in der Berechnung des Besoldungsdienstalters zurückzuführen. Eine Aufbesserung des Gehaltes wird den Baubeamten in dem bescheidenen Maasse, welches nach dem Etat des Jahres 1897/98 für sie als hinreichend erachtet wurde, erst dann wirklich zuteil werden, wenn durch Anrechnung eines Theiles der endlosen diätarischen Dienstzeit auf das Besoldungs-Dienstalter gleichmässige und fest bestimmte Grundsätze für die Bemessung des Gehaltes vom Zeitpunkte der festen Anstellung ab herbeigeführt sein werden.

Bei der letzten Erörterung dieses Gegenstandes im preuss. Abgeordnetenhaus*) versicherte der Hr. Minister der öffentlichen Arbeiten sein Wohlwollen für seine technischen Beamten mit dem Bemerken, „der einzige Weg zur dauernden Abhilfe des Nothstandes der Techniker sei eine angemessene Vermehrung der etatmässigen Stellen“. Leider aber ist in der preussischen Staatsbau-Verwaltung noch niemals eine derartige Ausnutzung diätarischer Hilfskräfte im Schwange gewesen, wie während des letzten Jahrzehntes. Dabei wurden ungeachtet der Nothlage der Beamten zahlreiche etatmässige Stellen in einzelnen Zweigen der Verwaltung jahraus jahrein kommissarisch von Hilfsarbeitern verwaltet, während die etatmässigen Inhaber dauernd anderweitig beschäftigt wurden, um die anderenfalls erforderlichen weiteren Stellen zu ersparen. Wenn diese bisher verwaisten Stellungen anscheinend nun endlich wieder ihre regelrechte etatmässige Besetzung finden, so kann dies zwar mit Befriedigung aufgenommen werden, doch ist darin zunächst eine nennenswerthe Stellenvermehrung nicht zu erkennen. Aber selbst wenn im Laufe der nächsten Jahre eine weitere (und voraussichtlich wohl nur sehr sparsame!) Vermehrung der etatmässigen Stellen zu erwarten wäre, so würde den zahlreichen, seit dem Jahre 1894 unter so überaus ungünstigen Verhältnissen angestellten Beamten damit nicht im geringsten geholfen sein, so lange für sie das jetzige Prinzip der Berechnung des Besoldungs-Dienstalters bestehen bleibt. Die bedrängte Lage derselben kann vielmehr einzig und allein durch eine gerechte Regelung der Gehaltsbemessung für die etatmässigen Stellungen gebessert werden. Wann wird der preuss. Hr. Minister der öffentlichen Arbeiten sich endlich hierzu mit ausgleichender Gerechtigkeit und thätigem Wohlwollen für seine technischen Beamten bereit finden? —

X.

Ueber einige Grundsätze, welche beim Entwerfen von Baggermaschinen zu beachten sind.

(Schluss.)

Einen neuen und ganz eigenartigen Weg zur Beseitigung der den Pumpenbaggern anhaftenden Mängel, der für grosse wie für kleine Bagger gleich gangbar ist, hat sodann in allerneuester Zeit der Reg.-Bmstr. O. Frühling in Braunschweig eingeschlagen. Frühling glaubt die Ursache der bisher vorhandenen Mängel in dem Saugstromen sehen zu müssen, den alle Pumpen gleichartig draussen vor der Mündung ihrer Saugrohre (am Saugkopfe) erzeugen, weil diese Saugströme sich in ihrer Wirkung und Zusammensetzung nicht genügend beeinflussen lassen. Sie arbeiten regellos in dem vor dem Saugkopfe befindlichen Boden, und enthalten, wenn nicht gerade zufällig einmal durch Nachstürzen der Böschungen ihnen etwas mehr Boden in den Weg geworfen wird, eine übermässige grosse Wasser-

menge im Verhältniss zu dem aufgenommenen Boden. Diese übermässige Wassermenge muss nutzlos von der Pumpe gefördert werden und wirkt, wie bereits oben hervorgehoben, in hohem Grade schädlich dadurch, dass sie beim Abfliessen aus beschränkten Laderäumen einen grossen, bei feinem Material den grössten Theil des geförderten Bodens wieder mit sich reisst. Frühling will nun Abhilfe dadurch schaffen, dass er diese regellosen Saugströme beseitigt und dass er Vorkehrungen trifft, welche es gestatten, der Pumpe sowohl Wasser als auch Boden in beliebig regelbaren Mengen, wie es die jeweiligen Verhältnisse gerade erfordern, zuzuführen. Er erreicht

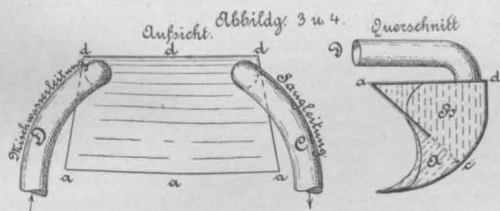
*) Vergl. Dtsche. Bauzeitung 1901 S. 231.

dies dadurch, dass er das Saugrohr nicht frei endigen lässt, sondern den Saugkopf, wie Abbildg. 3—5 zeigen, ausbildet.

Dieser Saugkopf besteht aus zwei Haupttheilen, dem vorderen Theile A, der den Zweck hat, den Boden abzugraben und die Bildung eines regellosen Saugstromes zu verhindern, und dem hinteren Theile B, aus welchem die Baggerpumpe schöpfen soll und in welchem der Boden zerkleinert, das erforderliche Wasser zugesetzt und das Mischungsverhältniss zwischen Boden und Wasser hergestellt wird.

Der vordere Theil A ist ähnlich einem grossen, breit gezogenen Baggerreimer gebildet. Er wird von dem Baggerfahrzeuge hinter sich hergeschleppt und in den abzugrabenden Boden hineingezogen. Die Gewinnung des Bodens vollzieht sich dabei ungefähr in derselben Weise, wie bei einem gewöhnlichen Baggerreimer. Das Eindringen des Kopfes in den Boden wird erleichtert durch schwere, an der Vorderöffnung befestigte Spitzen und durch hier austretendes Druckwasser.

Die Beseitigung des wilden Saugstromes vor der Kopfmündung (Abbildg. 6) erfolgt derartig, dass bei dem Vorwärtsbewegen des Kopfes der durch A abgegrabene Boden sich aufthürmt, sich gegen die oberhalb der hinteren Öffnung bc angeordnete Stauplatte ab legt und hierdurch die Öffnung bc abschliesst. Dadurch wird dann eine Einwirkung der Baggerpumpe auf das Wasser draussen



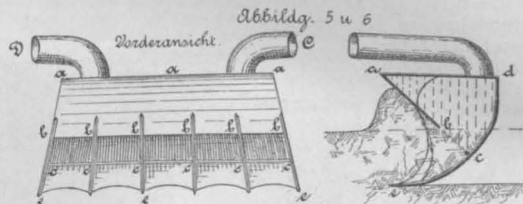
vor dieser Öffnung und damit die Bildung des gedachten regellosen Saugstromes verhindert.

Der Theil B ist ein mit Ausnahme der Öffnung bc ringsum geschlossener Raum. Wird der Kopf, nachdem der Theil A sich mit Boden gefüllt hat, weiter vorwärts bewegt, so wird durch den Druck des entgegenstehenden Bodens der in A befindliche Boden durch die Öffnung bc in den Raum B hineingeschoben. Hier wird dann mittels der regelbaren Rohrleitung D soviel Wasser zugesetzt, wie nach der jeweiligen Beschaffenheit des Bodens erforderlich ist, um ihn für die Pumpe verarbeitbar zu machen. Durch schnelleres oder langsames Vorwärtsbewegen des Baggers ist es möglich, auch die Menge des nach B hineinkommenden Bodens beliebig gross zu bemessen. Der Baggernde hat es also in der Hand, der Pumpe sowohl Wasser, als auch Boden in beliebiger Menge zuzuführen.

Die Zerkleinerung des Bodens und seine Vermischung mit dem zugeführten Wasser erfolgt durch besondere Einbauten in dem Theile B unter der Wirkung der Baggerpumpe. Durch die Rohrleitung C saugt die Baggerpumpe das in B befindliche Gemisch von Boden und Wasser an und presst es nach dem Ablagerungsraume fort. Theoretisch ist hiernach die Aufgabe wohl als gelöst zu betrachten. Ueber die praktische Durchführung und über die Bewährung der Einrichtung geben die ausgedehnten Versuche, welche das kais. Kanalamt in Kiel mit dieser Einrichtung vorgenommen hat, ziemlich ausführliche und bisher sehr günstige Aufschlüsse.

Das kais. Kanalamt hat einen vorhandenen Dampfkappenprahm durch Fröhling in einen Pumpenbagger nach dieser Bauweise umbauen lassen und mit diesem Probepumpe über ein halbes Jahr in fortlaufendem Betriebe gearbeitet. Die Ergebnisse haben derartig den Erwartungen entsprochen, dass das kais. Kanalamt daraufhin einen grossen Pumpenbagger nach Fröhlings Erfindung in Auftrag gegeben hat. Der Unterzeichnete hatte im Herbst v. J. Gelegenheit gehabt, den Probepumpe bei seinen Arbeiten zu beobachten und konnte dabei auch seinerseits ein vorzügliches Arbeiten desselben feststellen.

Die Regelung des Wassergehaltes der erpumpten Masse machte keinerlei Schwierigkeiten. Schlamm wurde in so dickem Zustande gefördert, dass er eine Kuppe auf dem Eimer bildete, mit dem man ihn aus dem Strahl auf-



fang, welcher dem Pumpenrohre entquoll. Beim Pumpen von Sandboden wurde ein Prozentsatz von reichlich 50% im Mittel erreicht. Auch die geleistete Menge war im Verhältniss zu der nur schwachen Maschine recht gross. Ein weiterer Vorzug des Fröhling'schen Baggers besteht darin, dass man mit demselben genau gleichmässige Tiefen mit glatter Sohle herstellen kann, während die Pumpenbagger alter Bauart nur einzelne unzusammenhängende Löcher oder günstigstenfalls Rillen baggern.

Die Fröhling'sche Erfindung erscheint also wohl ausichtsvoll und es ist ihre Verwendung und weitere Beobachtung auch unter anderen Verhältnissen und an anderen Orten in hohem Grade wünschenswerth. Bei dem Entwerfen von neuen Pumpenbaggern und bei Umbauten alter derartiger Bagger kann nur empfohlen werden, die mit dem Fröhling'schen Bagger bereits jetzt gemachten Erfahrungen zu beachten.

Mittheilungen aus Vereinen.

Arch.- und Ing.-Verein zu Magdeburg. Unter Führung des Arch. Hrn. Schütze, Erbauers der Martinskirche in der Neustadt, erfolgte am 21. August unter Beisein der Damen eine Besichtigung dieser Kirche. Am gleichen Tage fand die Besichtigung des Nordfront-Brückenneubaus statt, dessen Erläuterung die Hrn. Brth. Beer und Reg.-Bmstr. Büttner in dankenswerther Weise übernommen hatten. Beide Ausflüge boten den zahlreich Betheiligten ein reiches Studienmaterial.

Am 24. August fand unter reger Betheiligung, auch vonseiten der Damen, ein Ausflug nach dem Bahnhof-neubau Neustadt statt, bei welcher die Führung Hr. Eisenb.-Bau- u. Betr.-Insp. Schröder übernommen hatte. Der dem Gelände in reizvollem Aufbau angepasste Neubau sowie die auf der Strecke neuerdings eingeführten interessanten Stellwerks-Vorrichtungen wurden eingehenden Erklärungen unterzogen. Im Anschluss hieran fanden sich die Betheiligten in der „Wilhelma“ zusammen. — Th.

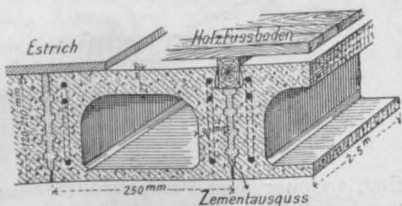
Versammlung des Niederrheinischen Vereins für öffentliche Gesundheitspflege in Düren am 19. Okt. Nach einem nicht in unser Arbeitsgebiet fallenden ersten Vortrag sprach Hr. Prof. Dr. Kruse-Bonn über die Abwasserfrage. Diese enthält zwei Probleme: die innere Entwässerung der Wohnungen und die weitere Behandlung der Abwässer ausserhalb der Wohnorte. Leider ist die erste, hygienisch viel wichtigere Frage durch die zweite ganz in den Hintergrund gedrängt worden. Der inneren Entwässerung ist ganz besonders in den Industriebezirken wegen der starken Zunahme der Bevölkerung erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden. Leider wird gerade hier diese Angelegenheit wegen der Eigenart der Verhältnisse und wegen der

weitgehenden Forderungen der Regierung nicht genügend gefördert. In zahlreichen Fällen wäre nach Ansicht des Redners schon viel erreicht, wenn die offenen Rinnen auf den Strassen zugedeckt würden, damit die Kinder nicht mehr in dem schmutzigen Wasser spielen könnten; gerade durch diese würden so recht häufig Krankheitskeime weiter verschleppt. Die Abwässer wirken schädlich durch die Bakterien, die Schwimm- und Sinkstoffe und die gelösten Substanzen. Neben den krankheitsregenden Bakterien spielen die Schwimm- und Sinkstoffe die Hauptrolle; die Bedeutung der gelösten Stoffe ist untergeordnet. Zwischen den beiden Extremen, dass die Wasserläufe überhaupt nicht durch Abwässer verunreinigt werden dürfen, und dass jede Verunreinigung erlaubt sei, liegt die Wahrheit in der Mitte. Für den Fluss, der die Abwässer aufnehmen soll, kommt zuerst die Menge des Flusswassers und die Menge der Abwässer in Betracht, je grösser die Verdünnung, um so geringer die Nachteile. Ferner die Stromgeschwindigkeit: je geringer die Geschwindigkeit eines Wasserlaufes, um so besser kann das Abwasser Schlamm absetzen, und hierauf beruht in erster Linie die sogen. Selbstreinigung der Flüsse. Die Bakterien können beseitigt werden durch Berieselung, intermittierende Filtration, Desinfektion der Abwässer und in gewissem Grade auch durch chemische Klärung. Für die Entfernung der schlammbildenden Bestandtheile ist neuerdings das Oxydations- oder biologische Verfahren sehr in Aufnahme gekommen, aber weiterhin wird chemische oder mechanische Klärung angewandt. Hier spielt jedoch die Entfernung des gewonnenen Schlammes, 3% der Abwassermenge, eine sehr grosse Rolle und bildet oft eine wahre Schlammkalamität. Aber auch die sonstigen Methoden haben ihre Nachteile, und so ist darauf Bedacht zu nehmen, die Nachteile der Fluss-

An den sehr beifällig aufgenommenen Vortrag schloss sich eine längere, lebhaftc Besprechung, in der Brth. Lindley-Frankfurt, Stdtbrth. Steuernagel, Geh. Brth. Stäbhen, die Ing. Unna u. Schott-Köln das Wort nahmen.

Decke aus Betoneisen-Balken (System Siegwart). Zur Ersparung der bei Betoneisen-Decken sonst erforderlichen Schaalung, sowie zur Vermeidung des mit der Herstellung der Decke an Ort und Stelle verbundenen Zeitverlustes hat der Architekt Siegwart in Luzern, nach der Schweiz. Bztg. eine neue Decke konstruirt, die aus nebeneinander verlegten hohlen Betonbalken besteht, die nach Art des Systems Hennebique mit Rundeseisen verstärkt sind. Diese Bauweise bietet noch den Vortheil, dass man bei Herstellung der Balken in der Fabrik sowohl hinsichtlich der Güte des Materials, als auch der Sorgfalt der Ausführung eine weit schärfere Aufsicht führen kann, als das bei der Herstellung im Bau selbst möglich wäre. Die Konstruktion ist im übrigen aus der Abbildung ersichtlich, wobei nur noch zu bemerken ist, dass von den im Querschnitt eingelegten Zugseisen die beiden oberen wagrecht sind, während die unteren nach den Balkenenden hin ansteigen. Die letzten Enden der Balken, die in Spannweiten von 2—5 m verwendet werden, sind massiv (wobei einem Ende nur durch nachträgliches Vergiessen zu ermöglichen ist). Die in der Abbildung eingeschriebene Maasse können natürlich je nach den Belastungsverhältnissen auch anders gewählt werden. —

Ehrenbezeugungen an Techniker. Geheimer Rath Köpcke in Dresden ist aus Anlaß der Feier seines 70. Geburtstages (vgl. No. 88) zum Ehren-Doktor-Ingenieur der Techn. Hochschule zu Hannover ernannt worden. —



Moderne Städtebilder. Abth. I.: Brüssel. 37 Taf. gr. Fol.
Verlag von Ernst Wasmuth. Pr. 22,50 M. —

In zweimonatlichen Zwischenräumen lässt die Verlagsbuchhandlung fünf Abtheilungen moderner Städtebilder erscheinen, welche die Architekturbewegung der Gegenwart in Brüssel, Holland (Haag, Amsterdam, Rotterdam) London, München usw. darstellen soll. Es ist beabsichtigt, diesen Veröffentlichungen solche über Paris, Budapest und Wien folgen zu lassen. Die Veröffentlichung stellt sich als eine Ergänzung der Architektur der Gegenwart dar. Mit Brüssel ist der Anfang gemacht. Auf den einzelnen, zum grössten Theil recht guten Lichtdrucktafeln nach Aufnahmen nach der Natur begegnen wir den nicht mehr unbekannten Werken der belgischen Architekten, welche am entschiedensten in die moderne Bewegung eingegriffen haben, wie Paul Saintenoy, P. Hankar, Victor Horta; mit zwei Ausnahmen sind nur diese 3 Namen vertreten. Der Name deckt auch einiges, was desselben nicht würdig ist. —

Abth. III.: Neubauten in London. 35 Taf. gr. Fol.
Verlag von Ernst Wasmuth. Pr. 22,50 M. —

Ein vielseitigeres Bild als der Band über Brüssel bietet der über London dar. In ausgezeichneten Licht drucken aus der Anstalt von C. G. Roeder in Leipzig sind die schönen klaren Tafeln als ein treffliches Studienmaterial auch für die Einzelheiten wiedergegeben. Die feine, zurückhaltende Art von Norman Shaw lernen wir aus einem Hause aus Queens Gate kennen; in Häusern aus Harley-Street von Beresford Pite und George-Street von Wimperis & East lernen wir bei manchen Absonder-

lichkeiten Künstler von ausgesprochener Eigenart kennen. Eigene Wege geht auch Ashbee in seinen Bauten in Chelsea; wenn auch der Beifall, welchen man denselben entgegenbringt, kein allgemeiner sein dürfte, so legen doch Einzelheiten Zeugniß von unbefangenen Nachdenken ab. Darin scheint nicht der geringste Vorzug der englischen Privat-Architektur zu liegen. Sie huldigt einem gewissen Verismus, ohne das nationalhistorische Element zu verlassen. Ein interessantes Werk ist das Pfarrhaus St. Anselm in Davies-Street von Balfour & Turner; mit Bedauern wird man vernehmen, dass dem Urheber des feinen „Palace-Court-House“ in Bayswater, dem Architekten Maclaren, der Tod den Stift bereits aus der Hand gewunden hat. Fletscher (Geschäftshaus Charing-Cross-Road), Smith & Brewer (Urheber der Passmore Edwards Heimstätten), Elgood (Wohnhaus Harley-Street, Geschäftshaus Wigmore-Street), Hall & Howley (Wohnhäuser Deans Yard) usw. gehören zu den erfolgreichsten der noch schaffenden Architekten Londons. Mit grossem Glück ist auch der „London-County-Council“ in die Architekturbewegung unserer Tage eingetreten. Das Aichungsamt zählt zu den besten Werken der zeitgenössischen Londoner Architektur. Alles das nun ist auf den Tafeln der „Städtebilder“ mit klarer Schönheit zur Wiedergabe gebracht. —

Deutsches Reich. Dem Reg.-Bmstr. a. D. Gérard in Berlin ist der Char. als Brth. verliehen, und der Garn.-Bauinsp. Seemann in Berlin wird z. 1. April 1902 nach Bitsch versetzt.

Bayern. Dem ord. Prof. der Techn. Hochsch. Frhrn. v. Schmidt in München ist der Verdienstorden III. Kl. vom hl. Michael verliehen. — Dem Ob.-Bauinsp. Demeter in Lichtenfels ist die Bewilligung zur Annahme u. z. Tragen des ihm verlieh. Ritterkreuzes I. Kl. des herz. sächs.-ernestin. Hausordens ertheilt.

Braunschweig. Dem Kr.-Bauinsp. Brth. Müller in Wolfenbüttel ist das Ritterkreuz I. Kl. des herz. Ordens Heinrichs des Löwen verliehen.

Der Kr.-Bauinsp. Fricke I. in Schöningen ist in die Stelle eines Vorst. der Hochbauinsp. Wolffenbüttel versetzt.

Ernannt sind: Der Reg.-Bmstr. Eschemann i. in Helmstedt unt. Uebertragung der Geschäfte eines Vorst. der Hochbauinsp. Schöningh zum Kr.-Bauinsp. und der Reg.-Bmstr. Frickel i. in Braunschweig z. herz. Reg.-Bmstr., der kgl. preuss. Hofbauinsp. Lübke in Berlin z. ord. Prof. an der Techn. Hochschule in Braunschweig.

Der Prof. an d. Techn. Hochschule Geh. Hofrath Uhde in Braunschweig, der Kr.-Bauinsp. Brth. Müller in Wolfenbüttel und der Bauinsp. Ahrens in Braunschweig sind auf ihr Ansuchen in den Ruhestand versetzt.

Sachsen. Dem Brth. B a k e in Dresden ist das Ritterkreuz I. Kl. vom Albrechts-Orden und dem Prof. an der Techn. Hochschule in Dresden Geh. Hofrath H e y n das Komthurkreuz II. Kl. vom Verdienst-Orden verliehen.

Württemberg. Dem Eisenb.-Bauinsp. Veigle in Heilbronn ist das Ritterkreuz I. Kl. des Friedrichsordens und dem Landes-Feuerlösch-Insp. a. D. Grossmann in Stuttgart der Titel u. Rang eines Brths. verliehen.

Dem Abth.-Ing. S c h a n z e n b a c h bei d. Gen.-Dir. der Staatseisenb. ist die Prof. für Bauing.- u. geodätische Fächer an der Baugewerkschule in Stuttgart übertragen.

Hrn. Arch. F. in B. D. Als neueste Litteratur über den Gegenstand nennen wir Ihnen: Büsing u. Schumann, Der Portlandzement und seine Anwendungen im Bauwesen. Berlin 1899. — Lucht, Kurze Anleitung für die Verarbeitung und Verwendung von Portlandzement unter besonderer Berücksichtigung der Zementwarenen-Fabrikation. Frankfurt a. M. 1897. — Schöch, Die moderne Aufbereitung und Werthung der Mörtelmaterialien. Die Durchsicht dieser Schriften dürfte Ihnen übrigens die Ueberzeugung verschaffen, dass Sie bei der beabsichtigten Anlage der Hilfe eines Fachmannes nicht entbehren können. —

Hrn. J. Sch. in Frankenthal. Uns ist leider keine italienische Grammatik zum Selbstunterricht bekannt, deren Uebungen usw. sich insbesondere auf dem Gebiete des Tiefbaues bewegen; es dürfte wohl auch kaum eine Grammatik dieser Art geben. —

Hrn. L. W. in Oelsnitz. Sie können eine solche Vergütung beanspruchen, wenn Sie zu der Reise aufgefordert wurden. —

Fragebeantwortung aus dem Leserkreise.

Auf die Anfrage in No. 81, 2., theile ich mit, dass ich wiederholt zur Vertreibung des Holzwurmes aus altem Holzwerk Anstrich mit Karbolinum Avenarius und Anstrich mit Petroleum angewendet habe; im vorliegenden Falle dürfte letzteres vorzuziehen sein, zumal Petroleum gleichzeitig ein treffliches Mittel ist, verschmutzte Oel- und Lack-Anstriche zu säubern. —

E. M ü s c h e n , grossh. Brth., Neu-Strelitz.

Inhalt: Das neue Gebäude des bad. Kunstvereins in Karlsruhe. — Dienstalter und Besoldung der preuss. Staats-Baubeamten. — Ueber einige Grundsätze, welche beim Entwerfen von Baggermaschinen zu beachten sind (Schluss). — Mittheilungen aus Vereinen. — Vermischtes. — Bücherschau. — Personal-Nachrichten. — Brief- und Fragekasten. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion
verantwortl. Albert Hofmann, Berlin. Druck von Wilh. Greve, Berlin.



Das neue Gebäude des „Badischen Kunstvereins“ in Karlsruhe.

Architekt: Professor Friedrich Ratzel in Karlsruhe.

(Hierzu die Abbildungen auf S. 556, 557 und in No. 89.)

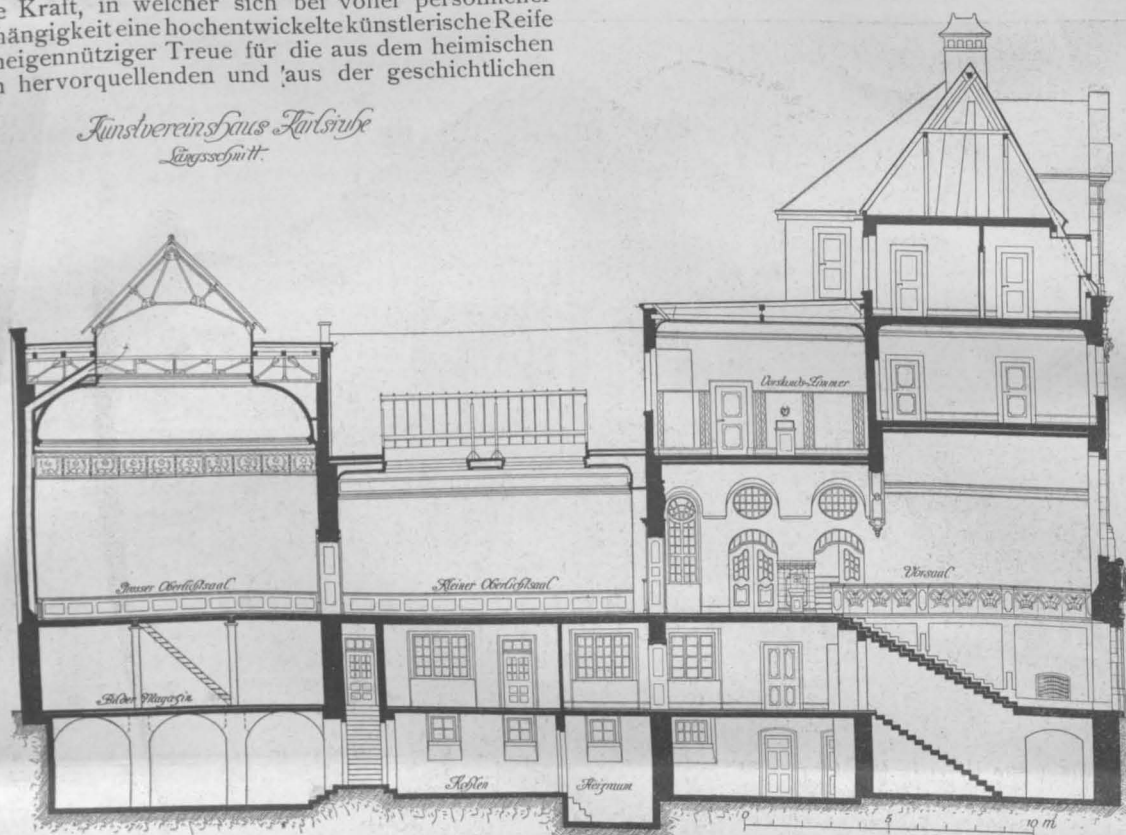


Der „Badische Kunstverein“ in Karlsruhe, welcher ein Mittelpunkt für die künstlerischen Interessen des Grossherzogthums ist und insbesondere die Vermittelung zwischen Künstlern und Käufer zu pflegen hat, besass bis zur Eröffnung des neuen Hauses in der Waldstrasse hinter der grossh. Kunsthalle einen Ausstellungsraum, welcher in architektonischer Beziehung gar keine Ansprüche erhob und die Ansprüche, die man an ihn als Ausstellungsraum erheben konnte, bei dem gesteigerten Zudrange von Kunstwerken nur sehr mangelhaft erfüllte. Als daher die Kunsthalle durch Josef Durm ihren trefflichen Erweiterungsbau erhielt, zu welchem das Gelände nöthig war, auf dem sich das Kunstvereins-Gebäude erhob, sahen sich so- wohl der Verein, wie die Künstlerschaft, wie auch die kunstliebende Bevölkerung vor die angenehme Aus- sicht gestellt, eine grundlegende Besserung der Ver- hältnisse erhoffen zu können. Freilich war der „Ba- dische Kunstverein“ nicht in der Lage, aus eigenen Mitteln ein neues Haus zu bestreiten, welches den gesteigerten Bedürfnissen des in frischem Aufblühen befindlichen badischen Kunstlebens entsprochen hätte; es bedurfte vielmehr, wie in zahlreichen anderen Fällen, des thatkräftigen Eingreifens des Landesfürsten, um das zu schaffen, was heute in so idealer Weise Zeugniß ablegt von dem feinen Kunstsinn, welcher das badi- sche Fürstenhaus und das von ihm geförderte Kunst- leben beseelt.

Als Baustelle für das neue Gebäude wurde ein rings umbauts Gelände in der Waldstrasse, in unmittelbarer Nähe der grossh. Kunsthalle, in einem Stadttheile gewählt, welcher seit Alters den vielseitigen Bestrebungen der Residenz als Entfaltungsstätte gedient hatte. Zum Architekten des Hauses berief man aus der nicht kleinen Zahl der jüngeren hervorragenden Baukünstler des Landes eine frische Kraft, in welcher sich bei voller persönlicher Unabhängigkeit eine hochentwickelte künstlerische Reife mit uneigennütziger Treue für die aus dem heimischen Boden hervorquellenden und aus der geschichtlichen

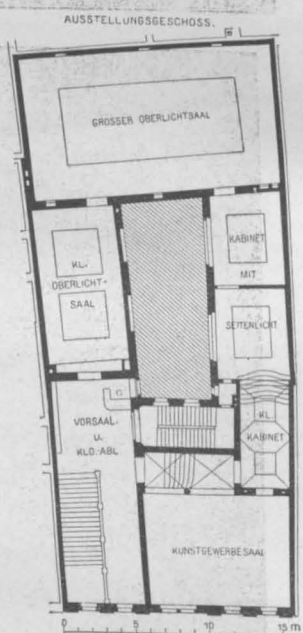
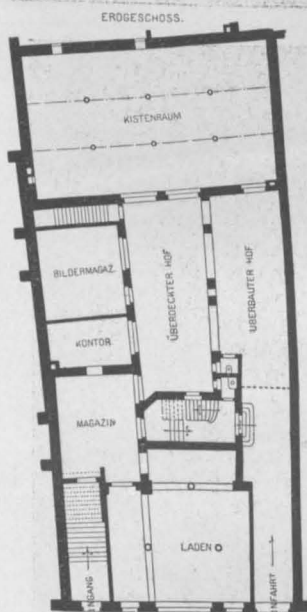
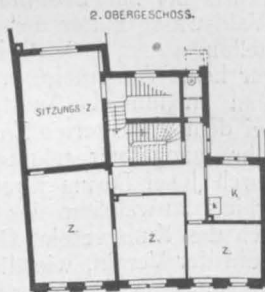
Schnitt zeigt, mit dem Oberlichtsaal durch zwei Treppen unter herausnehmbaren Bahnen des Fussbodens verbunden. Zwischen den beiden Eingängen liegt der Laden mit besonderem Eingang, mit anstossendem Magazin und Kontor; hinter ihm liegt die Stockwerkstreppe. Unter dem grossen Kistenraum liegt ein vermietbarer gewölbter Weinkeller, welcher schon längst vor Fertigstellung des Hauses gefüllt war.

Kunstvereinshaus Karlsruhe
Längsschnitt



Vergangenheit des Landes überkommenen Ueberlieferungen vereinigt. Bauherr wurde die grossh. Zivil-liste, welche das Grundstück im Ausmaass von 660 qm für 115 000 M. erwarb und auf ihm den Bau mit einer Bausumme von rd. 154 000 M. errichtete, um diesen dem Kunstverein zu mässigem Hauszins zu überlassen.

Das Bauprogramm wurde gegenüber dem alten, unzulänglichen Hause wesentlich erweitert; es wurden nicht nur grössere Ausstellungssäle mit Oberlicht geschaffen, sondern man erstellte auch für besondere Bedürfnisse kleinere Räume mit Seitenlicht und überwies dem Kunstgewerbe einen stattlichen Saal zur Auslage seiner kostbaren Schätze. Das Haus sollte aber nicht allein künstlerischen Zwecken dienen, sondern da es sich in einer guten Geschäftslage befindet, so wurde zur besseren Verzinsung des aufgewendeten Kapitals im Erdgeschoss ein geräumiger Laden mit Nebenräumen angelegt, jedoch völlig getrennt von den Räumen des Kunstvereins im Obergeschoss. Die Vertheilung der Räume ist aus den Grundrissen und dem Längsschnitt ersichtlich. Danach besitzt das Haus im Erdgeschoss 2 Eingänge: einen Eingang zur Linken mit einarmiger Treppe, ausschliesslich zu den Ausstellungsräumen des ersten Obergeschosses führend; ferner eine Einfahrt zur Rechten, welche zu den überdeckten Höfen führt, wo die zur Ausstellung eingelieferten Kunstwerke ausgepackt werden. Die Kisten gelangen in den geräumigen Kistenraum unter dem grossen Oberlichtsaal, die Bilder in das seitlich gelegene Bildermagazin. Der Kistenraum ist, wie der



Ungemein interessant und malerisch ist die Anlage der Ausstellungsräume im ersten Obergeschoss. Die vom Eingang zu diesem emporführende breite einarmige Treppe und die lange Gestalt des Vorsaales mit Kleiderablage verleihen diesem Raume etwas von dem anziehenden Eindruck der deutschen Diele. In seiner Axe folgen der kleine Oberlichtsaal und, quergelagert, der grosse Oberlichtsaal. Rechts vom Hofe liegen die beiden Kabinette mit Seitenlicht. Von ihnen führen mehrere Stufen hinauf zu einem kleinen Vorkabinett und zum Kunstgewerbesaal, mit seinem säulengetragene

nen Arkadeneinbau, welcher den Austritt in den Vor-saal vermittelt und so den Rundgang schliesst. In den weiteren Obergeschossen befinden sich das Sitzungszimmer, sowie Wohnungen für den Ladeninhaber und die Angestellten des Kunstvereins.

Ueber die künstlerische Gestaltung des Aufbaues legen unsere zahlreichen Abbildungen Rechenschaft ab. Die Fassade, in herrlichem, warmtönigen rothen Mainsandstein gehalten und mit sparsamer Vergoldung und heraldischer Farbe geschmückt, ist im Stile des späten Barock gehalten, wie es badische Werke des XVIII. Jahrhunderts namentlich in Mannheim in so schöner Weise zeigen. Die kraftvolle Formensprache kommt in der leider etwas verzerrt wiedergegebenen Kopfabbildung mit einer Deutlichkeit und Schärfe zum Ausdruck, die vielleicht gerade der ungewöhnlichen Wiedergabe zu verdanken ist.

Das Innere zeigt bis ins Einzelne die liebevollste Durcharbeitung und das Bestreben, dem Programm an malerischen Gestaltungen abzugewinnen, was es herzugeben in der Lage war. Die zu dem in Weiss und Gold gehaltenen Vorraum führende Treppe ist aus rothem Marmor; eine reichvergoldete Thür giebt Eintritt zu den Bildersälen. Der kleine Oberlichtsaal ist vorwiegend grün gehalten, der grosse Saal matt-roth. Das eine der beiden Seitenlicht-Kabinette hat einen graugrünen Grundton, das andere einen gelblichen. Der gegen die Strasse liegende Saal für das Kunstgewerbe ist im Gegensatz zu den übrigen Sälen, welche eine helle Stimmung haben, in tieferen Tönen gehalten. Sämmtliche Wände haben Holzverschalung mit Stoffbespannung, sodass die störenden Horizontalleisten für das Aufhängen der Bilder fortfallen. Die Decken sind meistens gewölbt, der Saal für das Kunstgewerbe hat eine Holzdecke erhalten. Das Haus wird durch eine Zentralheizung erwärmt. Wer die schönen Räume durchwandert, dem fällt eines besonders auf:

die starke Wirkung des sparsamen Schmuckes. In der Schaffung der wirkungsvollen Gegensätze für denselben erblicken wir ein Hauptverdienst der schlichten Kunstweise des Architekten.

Das Haus wurde im Frühjahr 1899 begonnen und konnte bereits am 10. Nov. 1900 in feierlicher Weise seiner Bestimmung übergeben werden. An den Bauarbeiten waren betheiligt Trier & Gros in Karlsruhe durch Uebernahme der Grab- und Maurerarbeiten; Gebr. Adelman in Bettingen bei Wertheim durch Lieferung des rothen Mainsandsteines der Vorderfassade; C. Fiessler in Grötzingen durch Herstellung der Eisenkonstruktion der Oberlichte. Die Schreiner- und Glaserarbeiten hatten Billing & Zoller sowie Markstahler & Barth in Karlsruhe übernommen. Die Eingangsthüren wurden in Kupfer in der Werkstätte des Blechnermeisters Weiss in Karlsruhe getrieben. Die Rabitz- und Putzarbeiten waren an Gebr. Almendinger in Karlsruhe, die Anlage der Warmwasserheizung an R. O. Meyer in Hamburg übertragen. Für die Bildhauerarbeiten des Aeusseren wurde Bildhauer Bauser gewonnen. Der örtlichen Bauleitung unterzog sich mit Umsicht Hr. Bfhr. K. Oberle.

Die Bausumme betrug nur 153 500 M.; auf die kubische Einheit, berechnet von Trottoir bis Oberkante Hauptgesims der verschiedenen Bautheile, bezogen ergibt sich ein Preis von 23 M.

Mit dem schönen Werke Ratzels ist der Kunstbesitz Karlsruhes um eine werthvolle Gabe bereichert worden. Auf heimischer Erde aus heimischer Erde, verräth das Haus in seiner künstlerischen Gestalt eine kraftvolle Bodenwüchsigkeit, die erfrischt und erfreut. Und sowohl in seiner Entstehungsgeschichte wie in seinem reichen künstlerischen Aufbau strömt aus ihm dem Besucher der medicäische Geist entgegen, der in dem badischen Fürstenhause wohnt und Karlsruhe unter die ersten deutschen Kunststätten gereiht hat. —

— H. —

Die Stadterweiterung von Stuttgart.

Nachdem im Jahre 1895 durch den damaligen Stadtbaurath Kölle (jetzt in Frankfurt a. M.) ein Stadterweiterungsplan entworfen und durch den Unterzeichneten begutachtet worden war, erhoben sich nach einiger Zeit starke Angriffe, nicht sowohl gegen den Strassenplan, als gegen die Bebauungsweise, welche die genannten Techniker in Begleitschriften, wesentlich im Anschluss an die bisher in Stuttgart übliche „offene Bauweise“, vorgeschlagen hatten. Insbesondere veröffentlichte der Gemeinderath Dr. Rettich im Einverständniss mit Ob.-Brgrmstr. Gauss (welcher mittlerweile nach dem Tode Rümelin's gewählt war) eine Schrift, in welcher fast durchweg entgegengesetzte Anschauungen in finanzieller, hygienischer und ästhetischer Beziehung zu scharfem Ausdruck gelangten. Der Genannte behauptete, die Frage der Stadterweiterung eigentlich erst unter den volkswirtschaftlichen Gesichtspunkt gestellt zu haben. Eine kritische Beleuchtung der Schrift ist den Lesern d. Bl. im Jahrg. 1900, S. 10, vorgelegt worden. Der Streit der Meinungen entwickelte sich des Weiteren lebhaft in der örtlichen Presse. Die städtische Verwaltung aber erhob noch zwei hygienische Gutachten von dem 1. Stadtarzt Dr. Knauss und von Prof. Nussbaum in Hannover, welche freilich die Gegensätze nicht zur Erledigung brachten, sondern in manchen Punkten unter sich erneuerten. Ferner wurde eine Kommission für die Beurtheilung des Entwurfes vom künstlerischen Gesichtspunkte niedergesetzt, und schliesslich die Fülle des Materials in einem eigenen Werke zusammengestellt, um besonders die Mitglieder der städtischen Kollegien zu orientiren. Eine Besprechung dieses Werkes vorbehaltend, möchte ich heute nur von einem vor kurzem erfolgten vorläufigen Abschluss der Angelegenheit Kenntniss geben. Es hat nämlich am 17. Okt. eine gemeinsame Berathung des Gemeinderathes und des Bürgerausschusses stattgefunden über eine durch Dr. Rettich vertretene Vorlage: die bei der Stadterweiterung zu befolgenden allgemeinen Grundsätze. Nach unbedeutender Besprechung und Abänderung wurde die Vorlage mit 42 gegen 2 Stimmen angenommen. Demnach lauten nunmehr die in Zukunft giltigen Grundsätze für die Stuttgarter Stadterweiterung wie folgt:

1. Die in dem Erweiterungsplan des Tiefbauamtes bzw. in den Abänderungs-Vorschlägen des Hrn. Ob.-Brths. Baumeister vorgesehenen Strassenzüge erscheinen geeignet, als Grundlage des zukünftigen Strassennetzes zu

dienen, soweit nicht die Bearbeitung im Einzelnen noch besonders zu beschliessende Abänderungen nöthig macht.

2. a) Geschäfts-, Industrie-, Wohn- und Landhausviertel (Strassen) sind bei der Bearbeitung des Stadtbauplanes thunlichst im voraus festzulegen. b) Die im Projekt für Bauverbote und Villenviertel ortsstatutarisch unter Ausschluss anderer Bauart vorbehaltenen Flächen sind grundsätzlich auf diejenigen Theile des Erweiterungsgebietes zu beschränken, welche einen solchen Neigungswinkel besitzen, dass ihre Bebauung nur mit besonderem Aufwande möglich ist, oder deren gänzliche oder theilweise Freihaltung wegen ihrer landschaftlich bedeutsamen Lage aus ästhetischen Gründen (worüber künstlerisch gebildete Sachverständige zu hören sind) geboten erscheint. Dabei ist die Frage, ob in solchen Theilen gänzlich Bauverbot zu verhängen oder landhausmässiger Anbau zu gestatten sei, von Fall zu Fall zu entscheiden. c) In den Villenvierteln ist die Strassenbreite, soweit nicht durchgehende Verkehrsstrassen infrage kommen, auf das Maass zu beschränken, welches nöthig ist, um zwei Lastwagen neben einander passiren zu lassen. d) In diesen Vierteln soll die Entfernung des Gebäudes von der Eigenthumsgrenze nach einem durch den Ortsbauplan für jede einzelne Strasse festzusetzenden Verhältniss in Beziehung zur Gebäudehöhe gebracht werden.

3. Für die Bebauung in den übrigen Theilen der Stadterweiterung gelten folgende Grundsätze: a) für Geschäfts- und Verkehrsstrassen und für öffentliche Plätze ist regelmässig die geschlossene Bauweise vorzusehen, ebenso für Baublöcke, die für kleine Wohnungen bestimmt sind. Bei letzteren ist für die wegfallenden Seitenabstände der Ersatz durch grössere Hoftiefe zu bewirken. b) die Ausgestaltung der Dächer im Gesamt-Baugebiet der Stadt unterliegt grundsätzlich nur den durch die Bauordnung und das Ortsbaustatut vorgesehenen Beschränkungen. c) bei dem Bau von Strassen ist, soweit dem ältere Verpflichtungen nicht entgegenstehen, zunächst die Reihenfolge zu beobachten, dass die Quartiere für bürgerliche und kleine Wohnungen den Villenquartieren vorangehen. 4. Gegen die in Stuttgart konstatierte Ueberfüllung der Wohnungen ist durch Einsetzung einer geordneten, den örtlichen Verhältnissen angepassten Wohnungsschau Vorkehrung zu treffen. Denn hierin ist eine nothwendige Ergänzung der mit dem Stadterweiterungs-Plan anzustrebenden



Einblick vom kleinen Kabinet in den Kunstgewerbe-Saal

den Verbesserung der hiesigen Wohnungsverhältnisse (Beschaffung billiger und gesunder Wohnungen) zu erblicken. —

Wenn noch eine kurze Charakterisirung vorstehender Grundsätze gestattet ist, so gestehe ich, dass sie mir ziemlich unvollständig vorkommen. Manche betreffen nur solche Punkte, über welche Meinungs-Verschiedenheiten überhaupt nicht aufgetreten sind, so No. 1, 2a, 4. Eine Reihe anderer Sätze ist unbestimmt gelassen und stellt eine Entscheidung von Fall zu Fall in Aussicht, so No. 2b. Diesen Punkt hatte im Prinzip eben der generelle Köllesche Entwurf zu verwirklichen gesucht; damit waren aber selbstverständlich Aenderungen nicht ausgeschlossen, sei es aufgrund genauer örtlicher Studien, sei es wegen der im Laufe der Zeit etwa auftretenden Aenderungen des Bedarfs an Villengelände oder des landschaftlichen Geschmacks. Ferner ist das in 2d angeführte Verhalten von jeher in Stuttgart gebräuchlich gewesen und in der Kölleschen Begleitschrift beibehalten. Zur Ergänzung der eben angeführten beiden Sätze soll offenbar 3a dienen. Die geschlossene Bauweise in Geschäftsstrassen und bei Kleinwohnungen anzunehmen, ist längst von mir befürwortet worden, nur mit dem Vorbehalt, dass sie nicht vorgeschrieben, sondern zugelassen werden solle; hoffentlich ist das auch die Meinung der Gemeinde-Verwaltung. Was bedeutet aber das Vorsehen der geschlossenen Bauweise in Verkehrsstrassen? Damit kann man ebenso gut blos die Geschäftsstrassen hervorheben, oder aber sämtliche Strassen bezeichnen. Somit scheint mir gerade in dem wichtigen Streitpunkte: offene oder geschlossene Bauweise, sehr wenig entschieden zu sein. Wenn man solches nicht einmal für die zunächst in Aussicht stehenden Erweiterungs-Bezirke festgesetzt hat, so ist nur zu hoffen, dass es inbälde nachgeholt wird, und zwar in einem solchen Sinne, wie es nach sachkundiger, nicht einseitiger Ueberzeugung zweckmässig wäre, d. h. offene Bauweise unter mannichfaltig gewählten Abständen, mit Ausnahme von Geschäftsstrassen, Kleinwohnungen und einzelnen architektonischen Gruppierungen. Für jetzt sind alles nur recht dehnbare Sätze. Die Be-

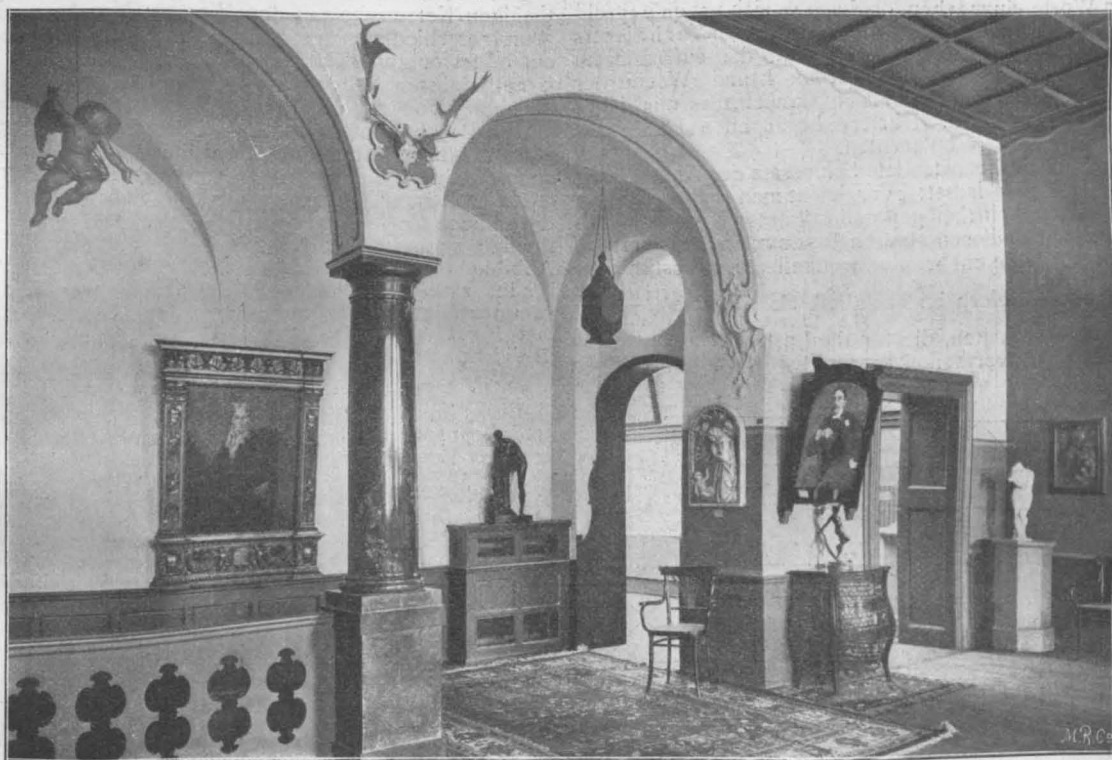


Kleiner Oberlicht-Saal.

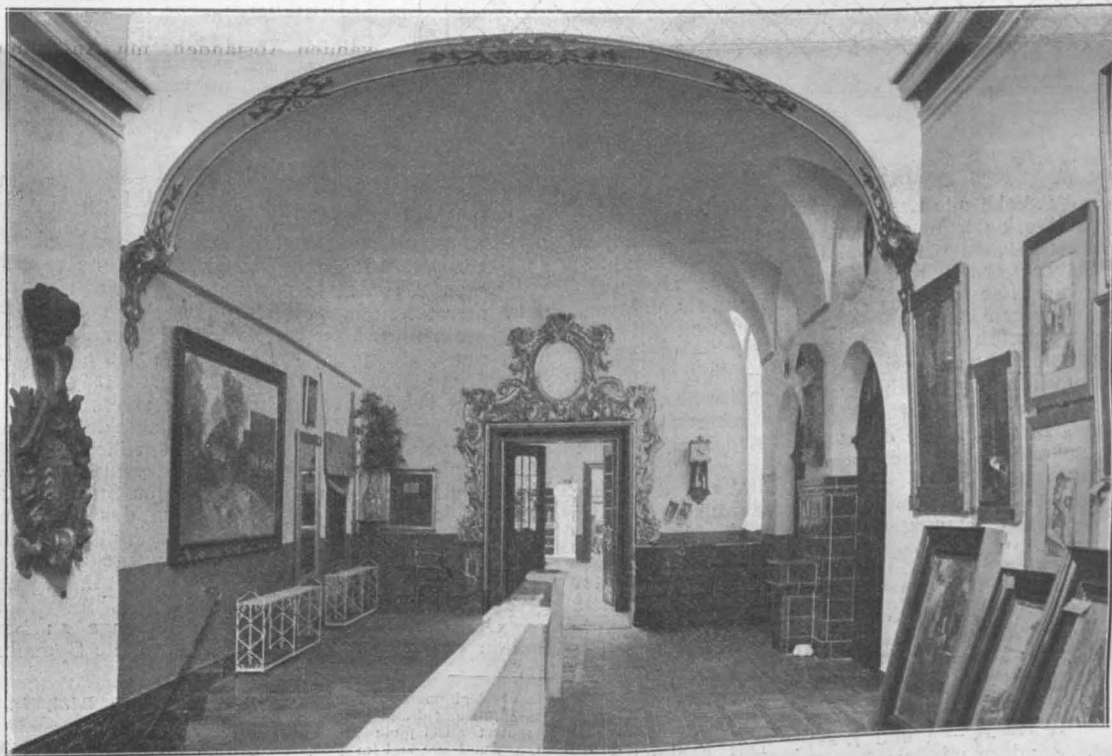
Das neue Gebäude des „Badischen Kunstvereins“ in Karlsruhe. Architekt: Prof. Friedrich Ratzel in Karlsruhe.

stimmungen 2c), 3b) sind beinahe selbstverständlich. Mit 3c) soll augenscheinlich die gegenwärtige Wohnungsnot getroffen werden, allein es dürfte doch nichts schaden, wenn gleichzeitig mit einem Bezirk für Kleinwohnungen auch einmal eine Villengruppe zugänglich gemacht wird. Was aber m. E. an der Zusammenstellung von „Grundsätzen“ gänzlich fehlt, das sind baupolizeiliche Vorschriften. Die einzige Andeutung findet sich in 3a), aber

Stadt lauten. Nur schwach helfen dagegen die Abstände der bisher allgemein üblichen offenen Bauweise, denn sie sind zu schmal (3^m von Haus zu Haus) und die Hinterseite kann davon keinen Nutzen ziehen. Wenn nun bei der Gemeindeverwaltung die Absicht herrscht, der geschlossenen Bauweise Vorschub zu leisten, so müsste um so mehr für eine weiträumige Regelung des Blockinneren, für Licht und Luft zu allen Hinterseiten und Hinterbauten gesorgt wer-



Säulenstellung im Kunstgewerbe-Saal.



Vorsaal mit Blick zum kleinen Oberlicht-Saal.

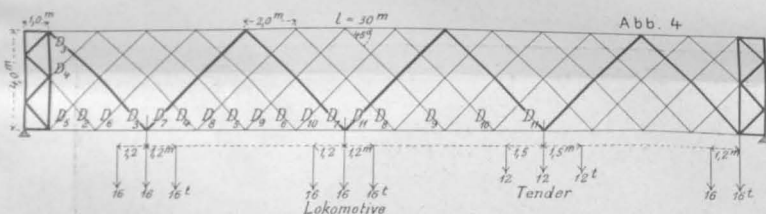
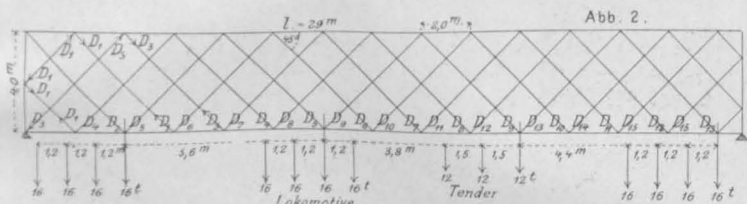
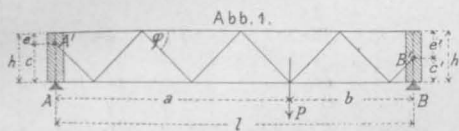
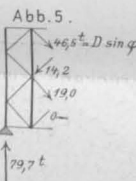
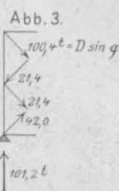
Das neue Gebäude des „Badischen Kunstvereins“ in Karlsruhe. Architekt Prof. Friedrich Ratzel in Karlsruhe.

auf ganz unbestimmte Weise. Und die einzige Erläuterung dazu hat Dr. Rettich beiläufig in der Verhandlung gegeben, indem er in engen Blöcken mit Kleinwohnungen einen Lichteinfall unter 45° für passend hält. Es sieht in Stuttgart mit der Bauordnung schlimm aus. Die Bestimmungen über Hofgrösse und Lichteinfall sind dürftiger, als sie meines Wissens in irgend einer anderen grossen deutschen

den. Und derartige Anordnungen lassen sich keineswegs „von Fall zu Fall“ treffen, sondern bedürfen allgemein gültiger Grundsätze, um nicht unausgesetzt streiten zu müssen und schliesslich doch zu verkümmern. Hätte die Gemeindeverwaltung wenigstens am 17. Oktober den Entschluss und die Tendenz zu einer Revision des Ortsbaustatutes erklärt! Karlsruhe.

R. Baumeister.

Viereckszüge enthalten, die für die Lastübertragung nicht taugen. Dagegen vertheilen die statisch bestimmten mehr-


$$\mathfrak{M} = \frac{Pb}{l} \cdot \frac{ec}{h} \cotg \varphi \text{ und } \mathfrak{M} = \frac{Pa}{l} \cdot \frac{e'c'}{h} \cotg \varphi.$$


^{a)} Vergl. z. B. E. Winkler, Theorie der Brücken, 1881, II. Heft.
§ 17. Dieser Paragraph trägt die Überschrift: Regelmässiger Abschluss
für Netzwerk. — Umfangreiche Untersuchungen, die ich gelegentlich einer
im dienstlichen Auftrage ausgeführten Prüfung von Entwürfen für zerleg-
bare eiserne Brücken angestellt habe, lehren, dass bei Trägern mit pa-
ralllen Gurtungen und steifen Endscheiben die Zerlegung in Theilsysteme
zuverlässige Ergebnisse liefert, sobald mit Einflusslinien und möglichst
ungünstigen Zugstellungen gearbeitet wird. Untersucht wurden 4- und
6-theilige Netzwerke. Die Breite der gegliederten Endscheiben (s. Abb. 4)
betrug die halbe bis ganze Feldweite. Auch die Anordnung genügend
steifer vollwandiger Endscheiben und die genauere Berechnung derselben
bereitete bei dem gegenwärtigen Stande der Theorie der statisch unbestimm-
ten Stabwerke (und dieser allein ist für die Beurtheilung maass-
gebend) keine Schwierigkeiten mehr.

558

den Diagonalen der in den Abbildgn. 2 und 4 dargestellten Fachwerke für die angegebenen Belastungsfälle mit einander verglichen.

Abbildg. 2 zeigt ein statisch bestimmtes Netzwerk aus der von Hrn. Mehrstens empfohlenen Gruppe.⁴⁾ Der aus drei vierachsigen Lokomotiven und einem Tender bestehende Eisenbahnzug ist so aufgestellt worden, dass die Spannkraft in der mit D_3 bezeichneten Diagonale ihren grössten Werth annimmt. Die Radstände sind von der Feldweite abhängig gemacht worden. Setzt man fest, dass ein positives D für eine linkssteigende Diagonale einen Zug, für eine rechtssteigende einen Druck bedeutet, so findet man

$$\begin{array}{llll} D_1 = +30^t, & D_5 = +112^t, & D_9 = +70^t, & D_{13} = +48^t, \\ D_2 = +142^t, & D_6 = +30^t, & D_{10} = +17^t, & D_{14} = +17^t, \\ D_3 = -59^t, & D_7 = -64^t, & D_{11} = -72^t, & D_{15} = -95^t, \\ D_4 = -6^t, & D_8 = -38^t, & D_{12} = -59^t, & \end{array}$$

Am linken Endständer greifen drei gezogene und eine gedrückte Diagonale an. Die lothrechten Seitenkräfte $D \sin \varphi$ haben die (in die Abbildg. 3 eingezeichneten) Werthe

$$D_1 \sin \varphi = 21,4^t, \quad D_2 \sin \varphi = 100,4^t, \quad D_3 \sin \varphi = -42,0^t.$$

Die Querkraft beträgt $Q = 101,2^t$. Es ist also für den durch das erste Feld geführten Querschnitt, abgerundet,

$$\max D \sin \varphi = Q,$$

also eben so gross wie bei einem eintheiligen System. Die Werthe D der drei anderen Diagonalen tilgen sich gegenseitig. Trotz diesem so überaus ungünstigen, in meiner Graphischen Statik ganz besonders hervorgehobenen Ergebnisse will Hr. Mehrstens seine Behauptung von der gleichmässigen Vertheilung der Lasten aufrecht erhalten und meine Kritik als unzutreffend zurückweisen.

Was bezweckt man denn eigentlich mit der mehrtheiligen Wandgliederung? Man will vor allem die Spannkraft in den Streben verkleinern. Die hiermit Hand in Hand gehenden Vortheile sind bei genieteten Brücken: einfache Anschlüsse der Gitterstäbe an die Gurtungen und geringe Unterschiede zwischen den Spannkraften zweier aufeinander folgender Gurtstäbe; bei Gelenkbrücken: geringe Bolzendurchmesser, ein Vorzug, der besonders bei zerlegbaren eisernen Brücken ins Gewicht fällt.

In seiner „Theorie der Brücken“ (1881, Heft II, S. 29) hat Winkler für die Berechnung der gebräuchlichen theiligen unbestimmten Netzwerke die Näherungsformel

$$D \sin \varphi = \frac{Q}{t}$$

empfohlen⁵⁾ und damit wenigstens das bei der Ausbildung der Wandgliederung zu erstrebende Ziel bezeichnet: eine möglichst gleichmässige Vertheilung der Querkraft auf die von einem Querschnitte getroffenen Diagonalen. Von diesem Ziele ist das vorliegende Fachwerk weit entfernt.

Hr. Mehrstens hat es für unnötig gehalten, in seiner Abhandlung das nur im Schlusssatze vorkommende Wort gleichmässig näher zu erklären, und verlangt nach der infolge meiner Kritik von ihm veröffentlichten Entgegnung vom Leser, eine gleichmässige Vertheilung der Lasten immer dann anzuerkennen, wenn sämtliche Stäbe an der Uebertragung der Last theilnehmen, ohne Rücksicht auf das Gesetz, welches diese Theilnahme regelt und ohne zu prüfen, ob bei dieser Vertheilung nicht etwa die grösste Ungleichmässigkeit herrscht.

Mittheilungen aus Vereinen.

Mecklenburgischer Architekten- und Ingenieur-Verein. Aus dem Jahresberichte über das am 30. Sept. abgelaufene Geschäftsjahr dürfte als von allgemeinerem Interesse mitzutheilen sein, dass der fast vollständig in Mecklenburg ansässigen Fachgenossen umfassende Verein sich durch Tod bzw. Wegzug aus dem Lande von 89 auf 85 Mitglieder verkleinert hat. Ausser Mittheilungen über Verbands-Verhandlungen und die Uebergabe seiner Büchersammlung in die Verwaltung der grossherz. Reg.-Bibliothek hörte der Verein in 7 winterlichen Monats-Versammlungen Vorträge des Baudir. Hennemann und des Brths. Schmidt über die von ihnen im aml. Auftrage besuchte Weltausstellung in Paris, des Brths. Loycke über die sibirisch-transbaikalische Eisenbahn, des Oberbaudir. Mensch über den Elbe-Trave-Kanal und die Hotopp'schen Schleusen, des Landbmstrs. Dreyer über Bremen und die dortige Wander-Versammlung des Verbandes, und des Baudir. Hübbe über Hamburger Bauten und Verkehrs-Verhältnisse. Die zu Güstrow abgehaltene Sommer-Ver-

Wir fanden vorhin für einen durch das erste Feld geführten Schnitt, dass $\max D \sin \varphi$ viermal so gross ist, als der einer gleichmässigen Vertheilung entsprechende Durchschnittswert. Im 6. Felde ergibt sich die Querkraft $Q = 27,6^t$, welcher das Gleichgewicht die Kräfte halten:

$$D_5 \sin \varphi = +78,0^t, \quad D_6 \sin \varphi = +21,4^t, \quad D_7 \sin \varphi = +45,2^t, \\ D_8 \sin \varphi = +26,6^t;$$

die grösste derselben ist 11 mal so gross, als der Durchschnittswert $\frac{1}{4} Q = 6,9^t$. Ist es angesichts solcher Zahlen

zulässig, von einer gleichmässigen Vertheilung der äusseren Kräfte zu sprechen? Wäre die Bezeichnung höchst ungleichmässig nicht viel besser am Platze?

Ich meine, dass eine so fehlerhafte Auffassung nicht die Grundlage eines Satzes bilden darf, welcher die Ergebnisse einer wissenschaftlichen Arbeit zusammenfasst und ein vergleichendes Urtheil auf einem Gebiete fällt, das nur an der Hand sorgfältiger Zahlenrechnungen betreten werden darf. —

Wir wenden uns jetzt zu dem in Abbildg. 3 dargestellten unbestimmten Netzwerke mit steifen Endscheiben. Die Belastung ist so gewählt worden, dass eine möglichst grosse Spannkraft in der dem kräftig ausgezogenen Theilssysteme angehörigen Diagonale D_3 entsteht. Dreiachsige Lokomotiven erweisen sich als besonders ungünstig; sie sind zwar heute aus den Belastungsvorschriften verschwunden, wurden aber hier gewählt, um recht hohe Werthe D zu erzielen. Die in der 3. Auflage meiner graphischen Statik auf S. 530 für diesen Träger angegebenen Einflusslinien liefern mit den vorhin festgesetzten Vorzeichen für die Diagonalen der linken Trägerhälfte die Werthe:

$$\begin{array}{lll} D_2 = +27^t, & D_6 = +13^t, & D_{10} = -3^t, \\ D_3 = +66^t, & D_7 = +25^t, & D_{11} = -16^t, \\ D_4 = +20^t, & D_8 = +7^t, & \\ D_5 = 0 & D_9 = 0 & \end{array}$$

Dem an der linken Endscheibe angreifenden Stützenwiderstande $Q = 79,7^t$ wirken die Kräfte

$$D_3 \sin \varphi = 46,5^t, \quad D_4 \sin \varphi = 14,2^t, \quad D_2 \sin \varphi = 19,0^t, \\ D_5 \sin \varphi = 0$$

entgegen; die grösste derselben ist

$$D_3 \sin \varphi = 0,58 Q.$$

Wir könnten in diesem Falle viel eher von einer gleichmässigen Vertheilung der äusseren Kräfte reden, wie bei dem vorhin untersuchten Träger, begnügen uns aber damit, festzustellen, dass das Spannungsbild ein wesentlich günstigeres ist, wie vorhin; von dem Ziele $D \sin \varphi = \frac{Q}{t} = 0,25 Q$ ist es immer noch weit entfernt.⁶⁾

Wer sich die Mühe geben will, beide Systeme durchzurechnen und zu konstruieren und auch die Formänderungen zu untersuchen, wird bald herausfinden, dass der von Hrn. Mehrstens empfohlene Träger sich gegenüber dem unbestimmten Systeme sehr im Nachtheil befindet. Ich glaube sogar, dass schon die hier mitgetheilten Zahlen zur Bildung eines Urtheils genügen werden. Zu dem ungünstigen Spannungsbilde treten noch die aus der unsymmetrischen Gestalt für Zeichenstube und Werkstatt entspringenden, die Herstellungskosten unnötig vertheuernden Mehrarbeiten. —

Grunewald, den 11. Oktober 1901.

Müller-Breslau.

sammlung stand unter der besonderen Gunst der Witterung und erstreckte sich auch auf den Besuch von Warnemünde und die Besichtigung der dort behufs Verbesserung des Fährtrajektes nach Dänemark unter Leitung des Hafen-Baudir. Kerner stattfindenden umfangreichen Wasserbauten in der Warnowmündung. Die Neuwahl des Vorstandes ergab Wiederwahl, mit Ausnahme des geschäftlich behinderten Eisenb.-Bauinsp. Brüssow, an dessen Stelle Hr. Baudir. Hübbe sich zu nochmaliger Uebernahme des Schriftführeramtes bereit fand. H.

Vereinigung Berliner Architekten. Die ord. Hauptversammlung fand unter dem Vorsitz des Hrn. von der Hude und unter Theilnahme von 41 Mitgliedern am 23. Okt. statt. Aus der Thätigkeit des Vereins im verflossenen Jahre, über die der Vorsitzende berichtete, heben wir nur das hervor, was nicht schon an dieser Stelle berichtet wurde. Die Zahl der Mitglieder stieg von 158 auf 165 einheimische und von 1 auf 2 Ehrenmitglieder; die Gesamtzahl der

⁶⁾ Die Berechnung der Spannkraft $\max D$ infolge der Verkehrslast für diesen Träger in meiner Graph. Statik (1901) auf S. 530 durchgeführt, sie liefert für D_2 bis D_{11} der Reihe nach 76, 66, 57, 50, 39, 32, 26, 22, 17, 13. Durch Einschaltung von Ständern lassen sich die Werthe D noch verkleinern. Man gelangt dann freilich zu Fachwerken, deren genaue Berechnung sehr zeitraubend ist.

⁴⁾ Vergl. Abbildg. 1 der Mehrstens'schen Abhandlung.

⁵⁾ Ebenso Laissle u. Schübler, Der Bau der Brückenträger, 1871, II, S. 134.

Mitglieder stieg von 182 auf 190. Der Jahresbeitrag wurde wieder mit 25 M. festgesetzt. Als Leiter des Ausschusses für die Architektur-Ausstellung auf der Grossen Berliner Kunstausstellung des nächsten Jahres wurde Hr. Solf be-
rufen. Es wurde durch Hrn. Wolffenstein angeregt und beschlossen, auf dem Wege eines Wettbewerbes unter den Mitgliedern der Vereinigung Entwürfe für die Umgestaltung der Ausstellungsräume am Lehrter Bahnhof in dem Sinne zu gewinnen, dass ein grösserer Mittelraum als Zentralraum der Ausstellung geschaffen werde. Hr. Albert Hofmann hat, um als verantwortlicher Redakteur der „Deutschen Bauzeitung“ gegenüber den Wettbewerben „volle Freiheit zu haben, seinen Austritt aus dem bez. Verbandsausschusse erklärt; als Ersatz wird Hr. March gewählt. Von dem Werke „Der Kirchenbau des Protestantismus“ sind im Ganzen 710 Exemplare verkauft worden; die noch zu deckenden Unkosten der Vereinigung haben sich auf 1129 M. ermässigt. Vom Chinawerk sind 50 Exemplare verkauft worden. In den Vorstand werden wieder-
bezw. neu berufen die Hrn. v. d. Hude (Vors.), Wolffenstein (stellv. Vors.), Solf (Schriftf.), Roensch, Gottlob, Bislich und Teichen. Zu dem innerhalb des Vereins ausgeschrieben Wettbewerbes betr. Entwürfe für eine Friedhofskapelle in Lankwitz liefen 17 Arbeiten ein. Den I. Preis errang der Entwurf „Lankwitz“, den II. Preis der Entwurf „Märkisch“. Als Verfasser beider Entwürfe ergab sich Hr. Arch. O. Kuhlmann in Charlottenburg, welcher auch für die Ausführung berufen werden soll. Hr. Reinhardt berichtete über den Bahnhofs-Wettbewerb in Hamburg unter Vorlage des von der Firma Reinhardt & Süssenguth gefertigten preisgekrönten, sowie einiger anderer Entwürfe. Unsere Leser sind durch No. 12 über die Angelegenheit unterrichtet. —

Preisbewerbungen.

Ein Preisausschreiben des Vereins für Eisenbahnkunde zu Berlin ist zum 1. Aug. 1902 erlassen. Es sind 2 Aufgaben gestellt, die in deutscher Sprache bearbeitet werden müssen. Die erstere betrifft den Verschiebedienst. Unter Würdigung der bekannten Mittel zur Regelung der Geschwindigkeit ablaufender Wagen sind Vorschläge zur Verbesserung der Einrichtungen zu machen. — Die zweite Aufgabe behandelt folgenden Gegenstand. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen ist eine wissenschaftliche Darstellung der Grundzüge, sowie der Vor- und Nachteile für die Anwendungen von Bahnen mit gemischtem Betrieb, Reibungs- und Zahnstangenstrecken, gegenüber reinen Reibungsbahnen zu geben, wobei sowohl die Betriebsweise durch Dampf, wie durch Elektrizität zu erörtern ist. An Preisen sind im 1. Fall 500 M., im 2. Falle 1500 bzw. 500 M. ausgesetzt. Bezug der Unterlagen durch den Verein. —

Der engere Wettbewerb betr. Entwürfe zu einem Richard Wagner-Denkmal für Berlin wurde von 10 Künstlern mit 19 Arbeiten beschickt. Den I. Preis von 2500 M. errang Bildhauer Prof. Gust. Eberlein-Berlin; den II. Preis von 1500 M. Bildh. Ernst Freese in Gemeinschaft mit Arch. Wilh. Brurein; den III. Preis von 1000 M. der Bildh. Herm. Hosäus. Die Entscheidung über die Ausführung ist S. Maj. dem Kaiser überlassen. —

Zu einem engeren Wettbewerb betr. Entwürfe für ein Sparkassengebäude in Strassburg i. E. gingen 20 Entwürfe ein. Die Preise fielen an die Hrn. Kuder & Müller, Müller & Mossler und Lütke & Backes, sämtlich in Strassburg. —

Chronik.

Die Jahrtausendfeier in Brixen. Am 26. und 27. Okt. d. J. beging die malerische Stadt Brixen in Tirol die Feier ihres 1000-jährigen Bestandes. Im Jahre 901 wurde durch Ludwig das Kind den Bischöfen von Säben ober Klausen das Meiergut Prichsna geschenkt; aus ihm entwickelte sich die Stadt, die 1174, 1235 und 1444 ein Raub der Flammen wurde. —

Ausgrabungen auf der Insel Aegina, unter Leitung von Prof. Dr. Furtwängler aus München unternommen, haben zur Freilegung des Bezirkes des Aphaia-Tempels geführt, der nach 480 v. Chr. erbaut wurde. Die Ausgrabungen werden vorläufig abgeschlossen, sollen aber bald fortgesetzt werden. —

Der erste Abschnitt der künftigen Saharabahn, die 125 km lange Strecke von Ain-Sefra bis Zobia, wurde kürzlich durch den Generalgouverneur von Algerien eröffnet. —

Techniker in der II. badischen Kammer. Durch die jüngsten Landtagswahlen des Grossherzogthums Baden sind die Techniker in der II. Kammer durch die Hrn. Ob.-Ing. Bahnbauinsp. Hergt (für Offenburg) und Ob.-Bauinsp. Kulturinsp. Kist (für Konstanz) vertreten. —

Der Bismarck-Thurm auf dem Ettersberg bei Weimar, mit einer Bausumme von 20 000 M. nach dem Entwurfe des Ob.-Brth. E. Kriesche in Weimar errichtet, ist am 27. Oktober eingeweiht worden. —

Die Eröffnung der Schifferbörse in Ruhrort, eines nach dem Entwurf des Ob.-Baudir. Hinckeldeyn-Berlin mit einem Aufwande von 180 000 M. durch das preuss. Ministerium der öffentlichen Arbeiten errichteten Bauwerkes im Holzstile hat am 31. Okt. d. J. stattgefunden. —

Mit der Tieferlegung des Chiemsees wird nunmehr begonnen. Die Arbeiten wurden an die Firma Sager & Wörner in München übertragen. —

Die Einweihung des Marienburger Hochschlosses, wiederhergestellt nach den Entwürfen des Hrn. Geh. Baurath Dr. Steinbrecht in Marienburg, soll im Mai kommenden Jahres unter Entfaltung eines grossen Gepräges, stattfinden. —

Eine Kirche der amerikanischen Kolonie in Berlin wird nach dem Entwurf des Architekten Brth. O. March in Charlottenburg in der Motzstrasse errichtet. Das im Stile der englisch-amerikanischen Gothik gehaltene Gotteshaus erhält 450 Sitzplätze und einen etwa 36 m hohen Thurm. Der Kirche ist ein Gemeindehaus angeschlossen. —

Ein Kunstausstellungs-Gebäude des Wiener Künstler-Bundes „Hagen“ ist nach den Entwürfen des Architekten Josef Urban mit einem Aufwande von 80 000 Kronen in der Errichtung begriffen. Das konstruktive Gerüst der Anlage wird durch ein Drittheil einer städtischen Markthalle, die vor dem Oesterreichischen Museum am Stubenring, an der Stubenbastei liegt, gebildet. —

Das 50jährige Dienstjubiläum des grossh. bad. Oberbaurathes Tobias Wolff, Bahnbauinspektor des Bezirkes Konstanz, wurde am 11. Okt. d. J. unter grossen Ehrungen für den Jubilar begangen. —

Personal-Nachrichten.

Preussen. Dem Kr.-Bauinsp. Brth. Unger in Nordhausen ist der Rothe Adler-Orden IV. Kl. verliehen.

Die Erlaubniss zur Annahme u. z. Tragen der ihnen verliehen nicht preuss. Orden ist ertheilt u. zw.: dem Elbstrom-Baudir. Geh. Brth. Höffgen in Magdeburg des Ritterkreuzes I. Kl. des herz. anhaltin. Hausordens Albrechts des Bären und dem Wasser-Bauinsp. Brth. Hahn in Frankfurt a. M. des Ritterkreuzes I. Kl. des grossh. hess. Verdienst-Ordens Philipps des Grossmüthigen.

Der kais. Eisenb.-Betr.-Dir. a. D. Schneidt in Berlin ist z. Eisenb.-Dir. mit dem Range der Räte IV. Kl. ernannt.

Der Wasser-Bauinsp. Römer ist von Dirschau nach Hoya, der Eisenb.-Bau- u. Betr.-Insp. Weiss in Bochum in den Bez. der kgl. Eisenb.-Dir. Köln a. Rh. versetzt.

Der Schiffbau-Ing. Pagel in Langfuhr ist als Dozent für prakt. Schiffbau an die Techn. Hochschule in Berlin berufen.

Die Reg.-Bfhr. Gg. Seeling aus Berlin, Otto Winckler aus Neuengeseke, Alfr. Hensen aus Osnabrück u. Friedr. Gelhausen aus Remscheid (Hochbfb.), — Ludw. Vogeler aus Wilhelmshaven, Walter Kühn aus Berlin, Jos. Langen aus Lingen u. Gust. Steinmätz aus Neumünster (Wasserbfb.), — Rich. Lieder aus Schlawe, Gottwalt Schaper aus Hohlstedt u. Herm. Struve aus Mainz (Eisenbfb.), — Osk. Mayer aus Dillenburg, Berth. Messerschmidt aus Berlin, Gg. Goldschmidt aus Breslau, Paul Giertz aus Kröslin, Herm. Gallewski aus Pleschen und Gg. Dinglinger aus Neu-Placht (Masch.-Bfb.) sind zu Reg.-Bmstrn. ernannt.

Der Geh. Brth. Lengeling in Münster ist gestorben.

Brief- und Fragekasten.

Hrn. G. St. in Magdeburg. Ihre Sachdarstellung ist unvollständig. Sie ergibt nicht, ob der Bau vor oder nach dem 1. Jan. 1900 ausgeführt ist, und ob der Nachbar mit seinem Widerspruche schon gekommen ist, als Ihr Mauerwerk aus dem Erdboden hervortrat, oder ob er dessen Fertigstellung abgewartet hat. Dies sind jedoch für die richtige Beurtheilung wesentliche Umstände, weshalb die gewünschte Antwort nur bedingt ausfallen kann. Sofern es sich um einen Bau nach dem 1. Jan. 1900 handelt, und der Nachbar ihn widerspruchlos entstehen liess, liegt ein Fall des B. G.-B. § 912 vor. Der Nachbar muss dann seinen Fortbestand dulden, hat jedoch einen Anspruch auf Schadloshaltung entweder durch Gewährung einer Geldrente oder durch Abkauf der benutzten Fläche.

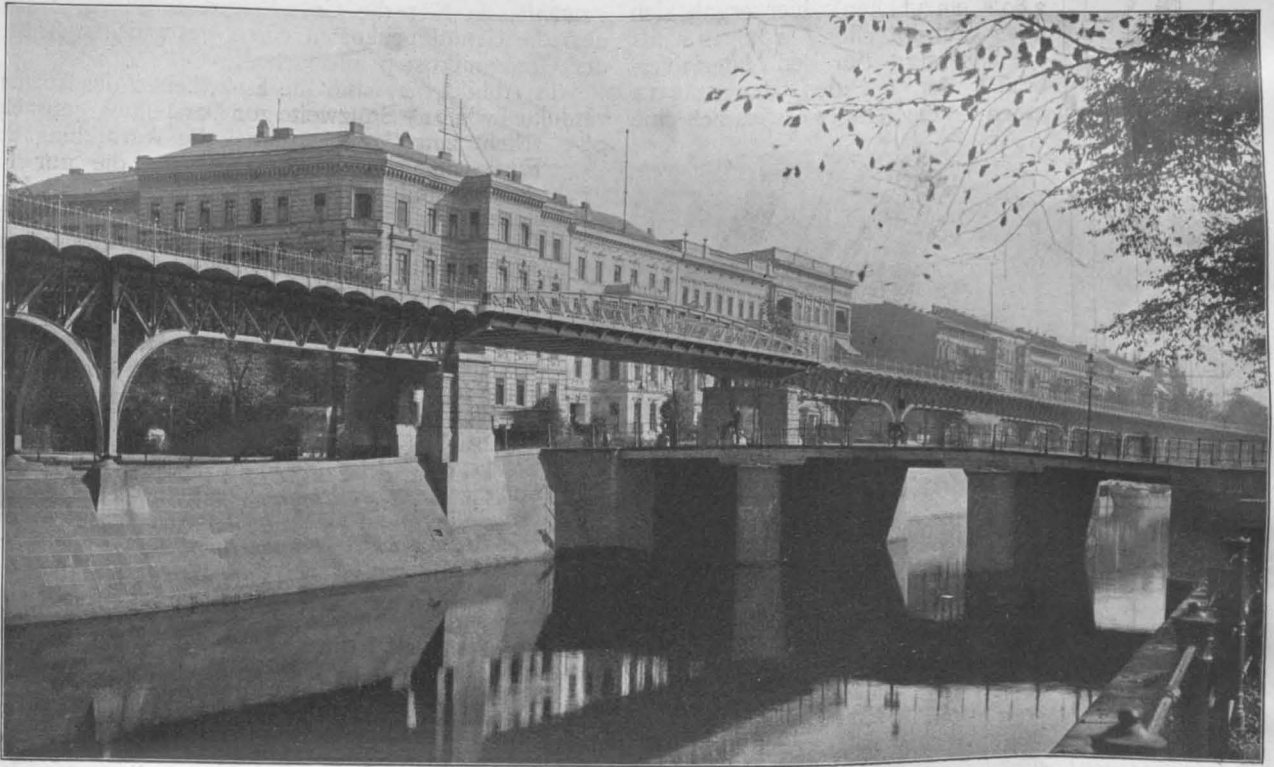
Sollten Sie jedoch das Vorhandensein des Bankettes zu der Zeit bereits gekannt haben, als Sie ihre Grundmauer aufführten, so wird der Urtheilsrichter möglicherweise zur Feststellung gelangen, dass Sie vorsätzlich oder fahrlässig über die Nachbargrenze gebaut haben. Folgeweise könnte er Ihnen die Wohlthat des § 912 versagen und auf Ihre Verurtheilung zum Abbruche des widerrechtlich aufgeführten Gebäudes gelangen. — Nach altem Rechte würde auf Wiederwegnahme des Bauwerkes geklagt werden dürfen, wenn Ihnen Vorsatz oder Fahrlässigkeit nachgewiesen werden kann, was leicht darauf zu stützen wäre, dass einem Baukundigen während der Gründungsarbeiten das Bankett und dessen Bedeutung nicht verborgen bleiben konnte.

K. H-e.

Hrn. Gemeindevmstr. B. in Rath. Wir sind zu unserem Bedauern nicht in der Lage, eine so umfangreiche Umfrage veranlassen zu können, wie sie die erschöpfende Beantwortung Ihrer Anfrage erfordern würde. Wenn Sie aber die Wettbewerbs-Nachrichten unserer Zeitung aus den letzten Jahren, sowie die „Deutschen Konkurrenzen“ studiren wollen, so dürften Sie wohl eine ziemliche Anzahl der gewünschten Städte herausfinden. —

Inhalt: Das neue Gebäude des „Badischen Kunstvereins“ in Karlsruhe. — Die Stadterweiterung von Stuttgart. — In Sachen der statisch bestimmten und unbestimmten mehrtheiligen Strebenfachwerke. — Mittheilungen aus Vereinen. — Preisbewerbungen. — Chronik. — Personal-Nachrichten. — Brief- und Fragekasten. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortl. Albert Hofmann, Berlin. Druck von Wilh. Greve, Berlin.



Abbildg. 24. Hochbahn-Viadukt am Halleschen Ufer (Kreuzung der Grossbeeren-Brücke.)

Die elektrische Hoch- und Untergrundbahn in Berlin von Siemens & Halske.

(Fortsetzung aus No. 86.)

III. Die Hochbahn.

a) Die Ausgestaltung der Viadukte.

Für die Wahl des Systems des Viadukt-Aufbaues war die Forderung maassgebend, dass derselbe in den Strassenzügen den Verkehr möglichst wenig behindern, also in seinem Unterbau möglichst wenig Strassenfläche in Anspruch nehmen sollte. Er musste ferner leicht erscheinen, um das Strassenbild nicht zu sehr zu beeinträchtigen und den freien Ausblick nicht zu sehr zu behindern. Der Erfüllung der letzteren Bedingungen stand dabei die Forderung entgegen, dass die Fahrtafel in voller Breite wasserdicht sein und möglichst schalldämpfend hergestellt werden sollte, was nur durch eine in voller Breite geschlossene und mit Kiesschüttung bedeckte, also schwere Fahrbahn zu erreichen war.

Die ersten, grundlegenden Forderungen bedingten für den grössten Theil der ganzen Hochbahnstrecke die Ausführung des Viadukt-Aufbaues und zwar sowohl des Ueberbaues, wie der Stützen in Eisen. Nur ganz ausnahmsweise ist mit Rücksicht auf die Verkehrsinteressen für die letzteren auf der östlichen Strecke als Stützpunkt besonders weiter Spannungen die Ausführung in Stein gewählt worden. Nachdem bereits ein grösserer Theil des Eisen-Viaduktes in der Skalitzer und Gitschiner Strasse aufgestellt war und sich in seiner ganzen Schlichtheit den Blicken darbot, wurde seitens der Stadtgemeinde Berlin gewünscht, die monotone Linie des Viaduktes durch einzelne, kräftig hervortretende und künstlerisch zu betonende Ruhepunkte, also durch Einschaltung von Steinfeilern, zu unterbrechen. In der westlichen Strecke findet sich daher eine derartige Anordnung, ohne dass die Verkehrsinteressen dadurch beeinträchtigt würden.

Massive Ausführung der Viadukte kommt nur vereinzelt vor. So liegen die zur Untergrundbahn absteigenden Rampen, wie schon erwähnt, z. Th. zwischen Futtermauern, der Endbahnhof Warschauer Strasse liegt theils zwischen Futtermauern, theils auf Wölbungen, und ausserdem sind die hohen Viadukte des Anschlussdreiecks, um ihnen bei geringer Breite noch eine höhere Standfestigkeit zu geben, zum grösseren Theile in Stein erstellt worden.

Von Einfluss auf die Gestaltung der Eisen-Viadukte war ferner ihre Aufgabe, nicht nur die lothrechten Verkehrslasten, sondern auch die in der Längsrichtung wirkenden Bremskräfte und die auf Umsturz wirkenden Wind- und Zentrifugalkräfte sicher aufzunehmen, sowie die Längenänderungen infolge der Temperaturschwankungen in einfacher Weise auszugleichen. Aus diesen verschiedenen Anforderungen ergab sich unter möglichst günstiger Materialausnutzung die gewählte Form der Viadukte, deren streckenweise gleich lange Felder abwechselnd aus mit den Stützen fest verbundenen Trägern mit überstehenden Enden und dazwischen lose eingehängten Trägern bestehen. Jedes Gleis wird dabei nur von einem Hauptträger gestützt. Die beiden Hauptträger der festen Felder sind unter sich sowie mit den Stützen zu einem festen, sowohl in der Längs-, als in der Querrichtung steifen, zur unmittelbaren Aufnahme der Längs- und Querkkräfte geeigneten Gerüst verbunden. (Vgl. die Abbildgn. 26 u. 27 S. 563 u. 564.) Durch diese Anordnung wird eine möglichst geringe Querschnittsfläche der Stützenfüsse ermöglicht, die ausserdem bei der festen Verbindung der Stützen mit den Hauptträgern, sowie bei geeigneter Wahl der Stützweiten und der Entfernung der Hauptträger in der regelmässigen Viaduktstrecke keine Verankerung mit den Fundamenten nöthig haben, sodass diese nur

solcher Abmessungen bedürfen, um die Stützendrücke auf den Baugrund zu übertragen.

Auf der 11—13^m breiten Mittelpromenade der Skalitzer Strasse konnte die Schienenoberkante auf 4,5^m über Strasse gesenkt werden (nach früherem ist unter den Viadukten mit Rücksicht auf die Ansprüche der Feuerwehr eine Lichthöhe von 2,80^m einzuhalten); hier ergab sich eine Stütztheilung von 12^m als zweckmässig. Für den Materialverbrauch der auf den Hauptträgern ruhenden Querträger erwies sich eine

günstigste Stützweite ergab sich zu 16,5^m; die Hauptträger-Entfernung von 3,5^m reichte noch gerade aus. Längs des Landwehrkanals vom Halleschen Ufer schliesslich, wo die Hochbahn dem Laufe des Kanals auf dem wasserseitigen, sogen. grünen Streifen folgt, war mit Rücksicht auf die Kreuzung der Brückenrampen an der Grossbeeren- und Möckern-Strasse eine grössere Höhe von 7,5^m erforderlich, was eine Vergrösserung der Hauptträger-Entfernung bis 3,9^m von Mitte zu Mitte bedingte. Die Stützweite wurde hier zu 21^m gewählt, da hier die Gründungen schwieriger sind, also die Gründungskosten einen wesentlichen Antheil der Gesamtkosten ausmachen.

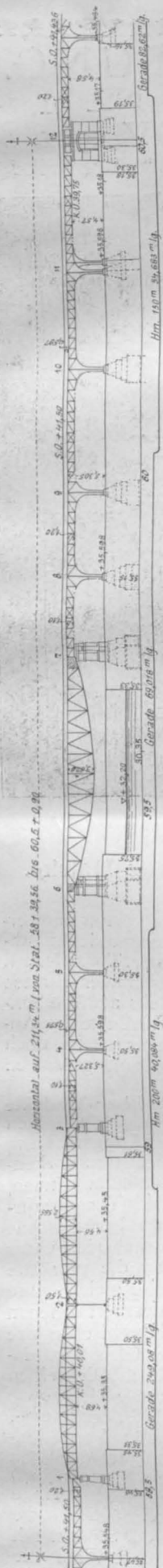
In Abbildg. 27 sind die Einzelheiten des Normalviaduktes von 21^m Stützweite zur Darstellung gebracht. (Nicht zutreffend ist dabei die Ausbildung des Fusses mit einer einfachen Platte, die nur bei den 12 und 16,5^m weit gespannten Viadukten vorkommt; hier sind Kugelgelenke ausgeführt.) Die Hauptträger haben eine Feldtheilung von 1,5^m erhalten. Da die Schienen zwar auf hölzernen Querschwellen, aber unmittelbar auf den Querträgern ruhen, also ebenfalls 1,5^m freitragen müssen, haben sie die grosse Höhe von 18^{cm} auf der ganzen östlichen Strecke (bis zur Kreuzung des Landwehrkanals hinter der Möckern-Brücke) erhalten müssen. Zwischen den Querträgern bilden stehende Tonnenbleche von 3^{mm} Stärke den dichten Schluss der Fahrbahn. Der auf diesen ruhende Kies dient hier lediglich zur Schalldämpfung, nicht als Unterbettung der Gleise. Die bewegliche Auflagerung der eingefügten Zwischenlager ist bei diesem Viadukt dadurch hergestellt, dass sich das Trägersende zwischen die aufgespaltenen Endstützen der Kragträger einschiebt und dort mit Gleitlager aufgelagert ist (vergl. Abbildg. 27e). Im übrigen ist die Stützenbildung, die Querversteifung der Stützen und der Hauptträger unter einander aus der Abbildung klar ersichtlich. Hervorzuheben ist nur noch, dass alle Querschnitte, auch die gezogenen, steif ausgebildet sind, um klirrende Geräusche im Betriebe zu vermeiden.

Das Gewicht des flusseisernen Viadukt-Aufbaues der östlichen Strecke beträgt bei 12^m Stützweite 1,2^t für 1^m, bei 16,5^m Stützweite 1,4^t und bei 21^m Stützweite schliesslich 1,8^t.

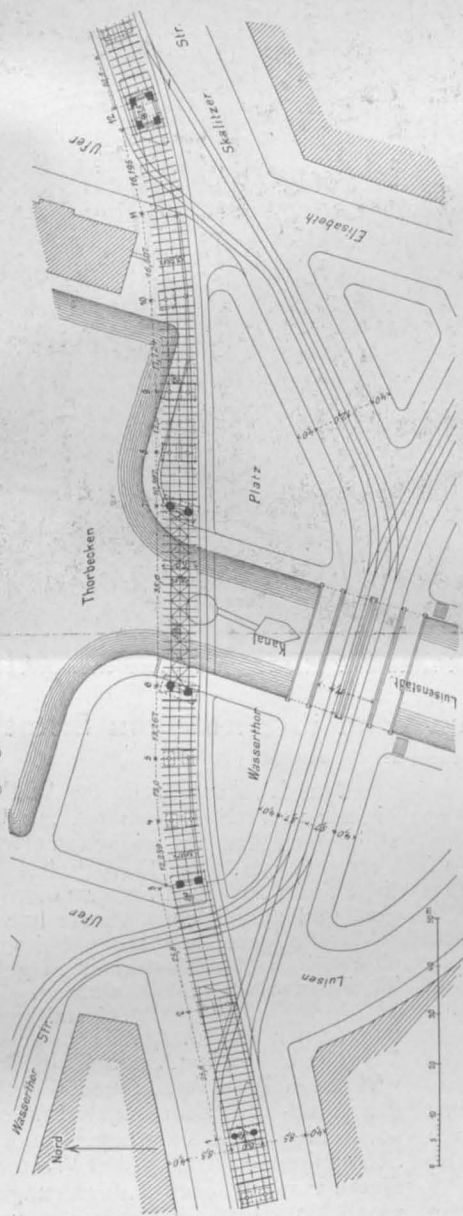
Der Aufbau der Viaduktstrecke im Westen auf der breiten Mittelpromenade der Bülow-Strasse (vgl. Abbildg. 26 S. 563) hat ebenfalls eine Spannweite von etwa 12^m (12,4) erhalten. Er unterscheidet sich in seiner Ausbildung von dem östlichen zunächst grundsätzlich dadurch, dass die Schienen mit ihren hölzernen Querschwellen in der Kiesbettung der Fahrbahn, nicht auf den Querträgern ruhen. Die Schienen haben daher nur 11,5^{cm} Höhe. Die in 1,50^m Entfernung angeordneten Querträger sind mit hängenden Tonnenblechen verbunden, die also hier die volle Verkehrslast aufzunehmen haben und dementsprechend 7^{mm} stark sind. Die Ausbildung des Viaduktes unterscheidet sich ferner durch die gespreizte Stellung der Stützen (Winkel von 80° 7' 27" gegen die Lothrechte) und demgemäss

auch geneigte Lage der Hauptträger, die ausserdem in 3,9^m Entfernung gelagert sind. Durch diese Anordnung konnten die Auflagerpunkte der Stützen in die zu beiden Seiten der Promenade befindlichen Rasenstreifen verlegt und somit die Promenade in voller Breite für den Verkehr freigehalten werden. Um bei dieser Spreizung der Stützen die Innenansicht der Viadukte möglichst gefällig zu gestalten, sind alle Querversteifungen bogenförmig gekrümmt worden (vgl. die Innenansicht des Viaduktes in nächster Nummer). Die bewegliche Verbindung der eingehängten Zwischenträger und der Kragträger ist in der gleichen Weise wie bei den 12^m weit gespannten Viadukten der östlichen Strecke durch Bolzgelenke gebildet, deren Gestaltung aus den Schnitten i—k bis p—q der Abbildg. 26 hervorgeht.

Entfernung der ersteren von 3,5^m als vorthellhaft, ein Maass, das auch zur Erzielung der nöthigen Standsicherheit in der Querrichtung ausreicht. In der schmalen Gitschiner Strasse, deren Mittelpromenade zwischen 5 und 6^m Breite schwankt, steht die Fahrbahntafel, die in der geraden Strecke eine Breite von 7^m zwischen den Geländern erhalten musste (Gleis-entfernung 3^m, Breite der Betriebsmittel 2,3^m, also Spielraum beiderseits 0,85^m), in die beiderseitigen Fahrdämme über. Schienen-Oberkante liegt hier 6^m über der Strasse. Die



Abbildg. 25. Hochbahn-Strecke am Wasserthor.



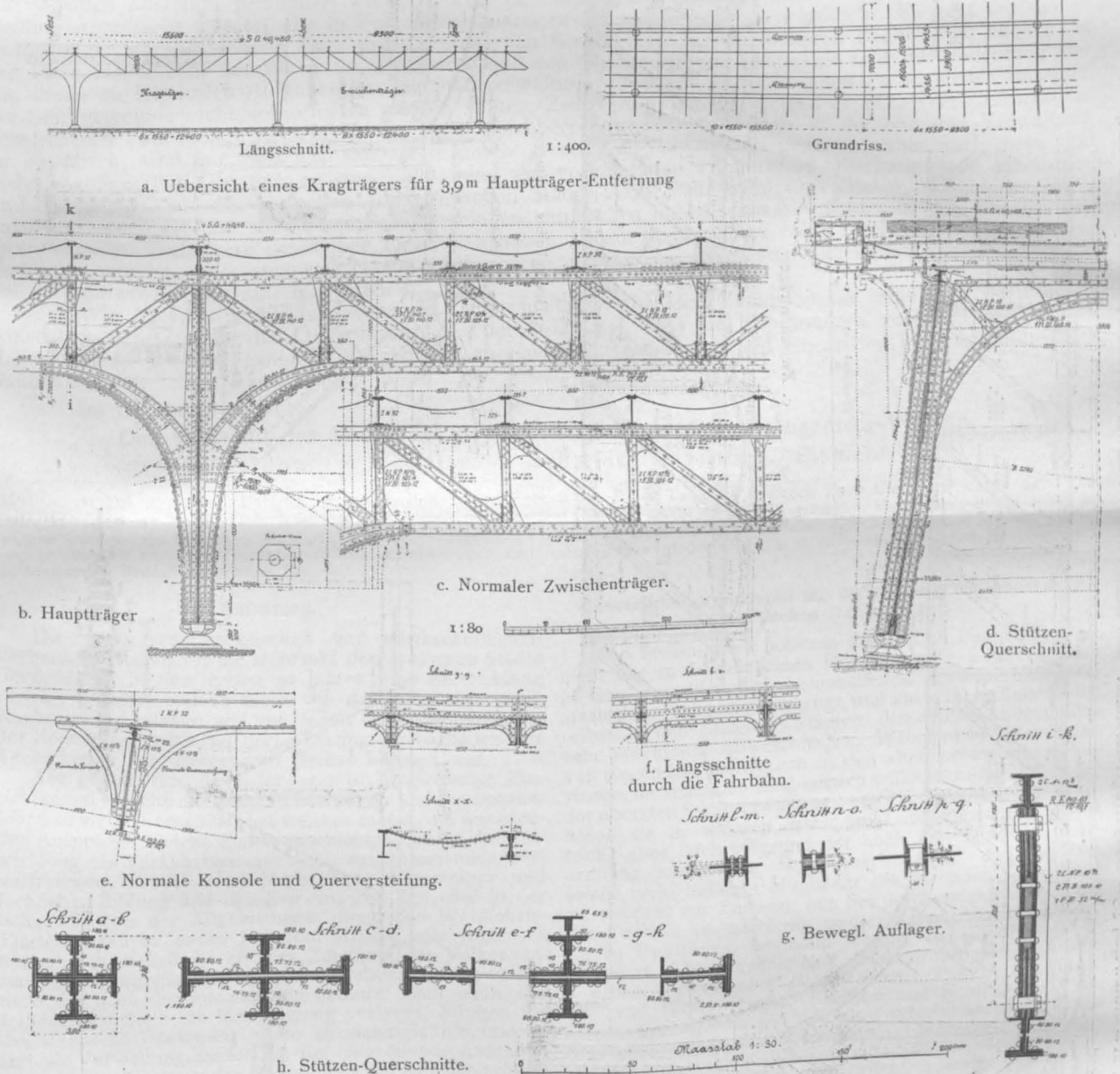
Selbstverständlich ist die Fahrbahntafel überall über den beweglichen Auflagern durchschnitten. Die I-förmigen Querträger sind durch zwei IC-Eisen ersetzt, welche den Abschluss der Kiesbettung bilden. Das Eisengewicht dieses Viaduktes, der infolge der erheblich schwereren Kiesbettung nicht unbeträchtlich kräftiger als auf der östlichen Strecke konstruiert werden musste, stellt sich für das lfd. m auf 1,65 t.

Diese regelmässigen Viaduktstrecken werden einerseits an den Haltestellen, auf die wir später zurückkommen, und andererseits häufig durch Strassenzüge unterbrochen, welche eine grössere Lichthöhe und ausserdem eine den Fahrdämmen entsprechende grössere Stützweite der Ueberbrückungen erfordern, die bei

oberkante nur 5,3 m über der Strasse. Interessant sind bei diesen Ueberbrückungen die Auflagerungen der Endträger der anschliessenden Viadukte, die vielfach in den Endquerträgern der Brücken eingebaut sind.

Schwieriger werden die Verhältnisse, wenn es sich nicht um einfache Strassenkreuzungen, sondern um die Ueberschreitung von platzartigen Erweiterungen am Treffpunkt verschiedener Strassenzüge handelt, wie namentlich am Lausitzer Platz, Kottbuser Thor und Wasserthor. Hier musste bei der Stützenstellung in entsprechender Weise Rücksicht genommen werden auf die verschiedenen Verkehrsrichtungen, was z. Th. nicht ohne eine zweckentsprechende Neueintheilung des Platzes, durch Umformung, Beseitigung oder

Abbildg. 26. Viadukt in der Bülowstrasse.

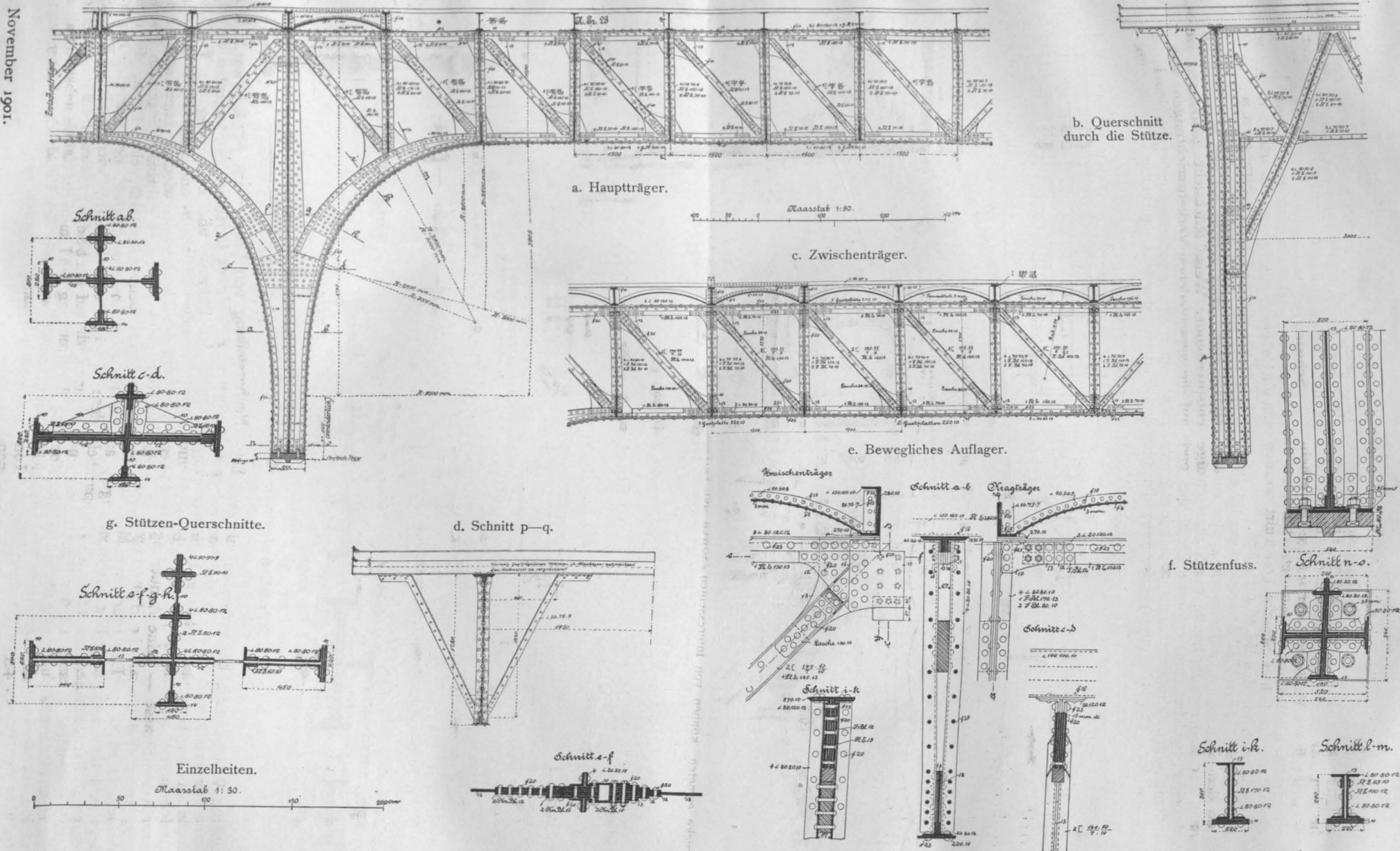


kleineren Weiten ohne, bei grösseren mit Zwischenstützen hergestellt sind. Nur in der hochgelegenen Strecke in der Gitschiner Strasse bedingen einige Unterführungen — Prinzen-, Brandenburger- und Alexandrinen-Strasse — keine Aenderung des Ueberbaues, sonst sind überall die Hauptträger über die Fahrbahn in rd. 6—7 m Entfernung von Mitte zu Mitte gelegt und an einzelnen Stellen als Blechträger, an anderen als Parallelträger, meist aber als Halbparabelträger ausgebildet. Ausserhalb der Hauptträger sind dann stets beiderseits Fusswege, die mit Monier-Konstruktion abgedeckt sind, angeordnet. Da die Lichthöhe über der Strasse 4,55 m betragen muss, die Konstruktionshöhe sich auf 0,75 m stellt, so liegt Schienen-

Neuerstellung von Insepperrons möglich war. Wir geben in Abbildg. 25 in Höhen- und Lageplan als ein Beispiel der Führung und Eintheilung der Viaduktstrecke zwischen Elisabeth- und Luisen-Ufer mit der Kreuzung des Thorbeckens wieder. Hier ist die Anordnung eines unter der Fahrbahn liegenden Fischbauchträgers bemerkenswerth, eine Form, die sich nur noch im Anschlussdreieck, dem wir eine besondere Beschreibung widmen, wiederfindet. Ebenso kommen wir auf die beiden grossen Brückenbauwerke an der Kreuzung des Landwehr-Kanals nebst Anhalter Bahn, sowie weiterhin des Potsdamer Aussenbahnhofes noch besonders zurück. —

(Fortsetzung folgt.)

Abbildg. 27. Normalviadukt von 21 m Stützweite, 3,9 m Hauptträger-Abstand. (Am Landwehrkanal zwischen Bellealliance- und Möckern-Brücke.)



Denkschrift über die Stellung der höheren städtischen Baubeamten.

Vorwort.

Die ausserordentliche Verschiedenheit in der Stellung, welche die höheren Baubeamten in der Verwaltung der grösseren Städte Deutschlands einnehmen, die am schlagendsten dadurch zum Ausdruck kommt, dass der höchste Baubeamte einer Reihe von Städten vollberechtigtes Mitglied der Verwaltung ist, in anderen dagegen nach der Städteordnung des betreffenden Staates oder Landestheiles zu den Unterbeamten gehört und als solcher nicht einmal berathende, geschweige denn beschliessende Stimme selbst in den Fragen seines eigenen Arbeitsfeldes besitzt, haben den Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine veranlasst, sich mit der Frage der Stellung der höheren städtischen Baubeamten zu befassen. Zunächst musste durch eine Umfrage, die sich an die Fachgenossen der grösseren Städte in allen Theilen Deutschlands richtete, ein möglichst vollständiges Bild über die z. Z. herrschenden Zustände gewonnen werden. Von 94 Städten Deutschlands sind daraufhin eingehende Mittheilungen gemacht worden, die in Folgendem auszugsweise wiedergegeben werden*). Es geht aus diesen Mittheilungen hervor, dass in einer grossen Zahl von Stadtgemeinden die höheren Baubeamten noch nicht den Platz einnehmen, der ihnen mit Rücksicht auf den Umfang ihrer Thätigkeit und die Bedeutung der von ihnen zu leistenden Aufgaben in der Stadtverwaltung zukommt und der ihnen im eigensten Interesse der Stadtgemeinde nicht vorenthalten werden sollte. Zwingende Gründe, welche es z. Z. verbieten würden, den höheren Baubeamten der Städte die volle gleichberechtigte Mitgliedschaft in der obersten Verwaltung zu gewähren, sind nur ganz ausnahmsweise durch gesetzliche Vorschriften gegeben, aber auch diese sind nicht unabänderlich. In den meisten Fällen sind die vorhandenen Hindernisse überhaupt nur scheinbare und lassen sich, wie das Vorgehen der rheinischen Städte zeigt, sehr wohl überwinden, sobald der Wille dazu vorhanden ist und sobald die Stadtgemeinden eingesehen haben, dass sie nicht nur eine Ehrenpflicht ihren leitenden Technikern gegenüber zu erfüllen haben, indem sie denselben volles Recht in der Verwaltung gewähren, sondern dass auch das eigene wirthschaftliche Interesse am besten dabei fährt, wenn ihnen die volle Verantwortlichkeit auferlegt wird.

Wir übergeben die nachstehende Denkschrift, welche den Fachgenossen manchen werthvollen Aufschluss geben wird, der Oeffentlichkeit in der Hoffnung, dass sie insbesondere auch bei den Staats-Behörden und den Stadtgemeinden freundlich aufgenommen werden und in einem den höheren städtischen Baubeamten günstigen Sinne wirken möge. —

Im Oktober 1901.

Der Vorstand des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine.

Waldow. v. Weltzien. v. Schmidt. Bubendey. Eiselen.

*) Das gesammte Material ist tabellarisch zusammengestellt. Diese Tabellen, die sich ihres Umfanges wegen nicht zum Abdrucke eignen, können von Interessenten, soweit der Vorrath reicht, von der Geschäftsstelle des Verbandes, Berlin N.W. 52, bezogen werden. Zu bemerken ist, dass die Beantwortungen der Fragebogen nicht allein auf bestehenden Gesetzen und Normen fussen, sondern dass sie ab und zu auch persönliche Anschauungen und Auffassungen wiedergeben, z. B. in solchen Punkten, in denen sich ein bestimmter Brauch ausgebildet hat. —

Einleitung.

Die veränderten politischen und wirthschaftlichen Verhältnisse haben für die Mehrzahl der grösseren Städte Deutschlands in den letzten 30 Jahren eine Entwicklung zurfolge gehabt, welche diese vor Aufgaben von stetig wachsendem Umfange und von immer tiefer einschneidender Bedeutung stellte, an deren Lösung mitzuarbeiten der Techniker in hervorragendem Maasse berufen war.

Die gesteigerten Anforderungen an hygienische Einrichtungen, welche das Zusammenströmen und Zusammenleben so vieler Menschen unabweisbar macht, die wachsenden Ansprüche, welche unsere raschlebige Zeit an die Entwicklung des Verkehrswesens stellt, das immer mehr hervortretende Streben nach Verbreitung allgemeiner und fachlicher Bildung und der Zug unserer Zeit, der in der Schaffung von der Allgemeinheit dienenden Wohlfahrts-Einrichtungen in immer höherem Maasse zum Ausdruck kommt, schliesslich die aus der Zunahme des Volkswohlstandes hervorgegangene verfeinerte Lebenshaltung, welche nicht nur nach der materiellen, sondern auch nach der ästhetischen Seite hin Befriedigung verlangt, bringen für das städtische Bauwesen heute so mannigfaltige und in fast alle Verwaltungsgebiete so tief eingreifende Aufgaben mit sich, dass dieses in der Gesamtwirthschaft der grösseren Stadtgemeinden einen überwiegenden Platz für sich in Anspruch nehmen darf.

Zur Lösung dieser Aufgaben haben die Städte in immer höherem Maasse technische Kräfte heranziehen müssen, an deren Sachkenntniss und Arbeitsleistung bei gleichzeitiger Steigerung der Verantwortlichkeit immer weitgehendere Ansprüche gestellt wurden. Leider hat hiermit die Werthschätzung, welche den Technikern in der städtischen Verwaltung zuteil wird, nicht überall gleichen Schritt gehalten und die Stellung, selbst der leitenden Baubeamten, entspricht noch in vielen Städten weder den berechtigten Forderungen der Techniker, noch dem eigensten Interesse der Stadtgemeinden.

Gesetzliche Grundlagen für die Stellung der höheren*) städtischen Baubeamten.

Die Stellung der höheren städtischen Baubeamten ist nicht nur in den einzelnen Bundesstaaten, sondern auch in den verschiedenen Landestheilen desselben Bundesstaates eine sehr ungleichartige und ausserdem finden sich selbst in den einzelnen Städten desselben Landestheiles sehr bedeutende Abweichungen. Während in einer Reihe von Gegenden, namentlich in den alten preussischen Provinzen, die leitenden Baubeamten vollberechtigte Mitglieder der obersten Stadtverwaltung — des Magistrates — sind, gehören sie in anderen, zwar wohl nicht ihrem Ansehen nach, aber doch aufgrund der noch bestehenden Städteordnung zur Klasse der „Unterbeamten“ und sind als solche nicht befähigt, Mitglieder der leitenden Verwaltung zu werden, ein Zustand, der bei der heutigen Bedeutung der Technik als unwürdig zu bezeichnen ist.

In Preussen bestehen für die verschiedenen Provinzen z. Th. verschiedene Städteordnungen. In den 7 alten Provinzen Brandenburg, Pommern, Posen, Ost- und Westpreussen, Sachsen und Schlesien gilt die Städteordnung vom 30. Mai 1853, welche auf der älteren Städteordnung vom 17. Mai 1831 fusst. Während die letztere fachlich vorgebildete Magistratsmitglieder noch nicht kennt, führt die erstere als solche ausdrücklich ausser dem Stadtrath auch den Stadtbaurath auf, der also nicht nur schulrath auch den Stadtbaurath sein kann, sondern sogar sein muss. Magistratsmitglied sein kann, sondern sogar sein muss.

Verschiedenartig sind die Verhältnisse in den neueren Provinzen. Ähnlich wie in den alten Provinzen liegt die Sache in Westfalen, wo die Städteordnung vom 19. März 1856 gilt. Die Magistratsverfassung ist hier vorherrschend und mit wenigen Ausnahmen sind die Stadtbauräthe vollberechtigte Magistrats-Mitglieder.

In der Provinz Hessen-Nassau waren früher gesetzliche Bestimmungen nicht vorhanden, welche die Stellung der höheren Baubeamten regelten. Die neue

*) Unter den höheren städtischen Baubeamten sind im allgemeinen solche zu verstehen, welche die Prüfungen für den höheren technischen Staatsdienst abgelegt haben.

Städteordnung vom 4. August 1897 hat darin Wandel geschaffen, sodass die Stadtbauräthe jetzt vollberechtigte Magistrats-Mitglieder sind. (Für Frankfurt a. M. ist erst durch das Ortsstatut vom 23. Juni 1900 betr. die Zusammensetzung des Magistrats und des Stadtverordneten-Kollegiums dem Stadtbaurath Sitz und Stimme im Magistrat verliehen).

In der Provinz Hannover ist die Städteordnung vom 24. Juni 1858 auch unter preussischer Herrschaft inkraft geblieben, welche die Regelung der Stellung der Baubeamten den einzelnen Städten überlässt. In den bezüglichen Ortsstatuten finden sich daher sehr verschiedene Bestimmungen, nach welchen der leitende Baubeamte theils dem Magistrat als vollberechtigtes Mitglied angehört, theils als Hilfsbeamter angesehen wird, der weder Sitz noch Stimme im Magistrat hat.

Die Rhein-Provinz kennt im allgemeinen nur die sogen. Bürgermeister-Verfassung. Nach der geltenden Städteordnung vom 15. März 1856 bildet der Bürgermeister (Ober-Bürgermeister) die Ortsobrigkeit und die Gemeindeverwaltungs-Behörde. Ihm sind eine Anzahl von Beigeordneten beigegeben, welche bestimmte, ihnen vom Bürgermeister aufgetragene Amtsgeschäfte zu erledigen haben. Die höheren Baubeamten einschl. des obersten Leiters des Bauwesens gehören, wie durch einen Ministerial-Erlass vom Jahre 1891 ausdrücklich bestätigt wird, zu den Unterbeamten; als solche können sie nicht Beigeordnete sein. Da jedoch die Städteordnung nirgends verbietet, dass unter den Beigeordneten auch Techniker sein dürfen, haben einige wenige Städte höhere Techniker zu Beigeordneten gemacht und ihnen sodann die Leitung des Bauwesens übertragen. So sehr dieser Vorgang mit Freuden zu begrüßen ist, bietet derselbe doch leider keine Gewähr dafür, dass er sich bei einem Wechsel der Personen wiederholt. Die rheinischen Städte sind übrigens befugt, die Verfassung mit kollegialischem Magistrat einzuführen. Für diesen Fall ist neben dem 1. und 2. Bürgermeister die Schaffung besoldeter Magistrats-Mitgliedsstellen gestattet. Unter diesen wird auch der Stadtbaurath aufgeführt. Grössere Gemeinwesen haben von dieser Ermächtigung bisher noch keinen Gebrauch gemacht.

Am ungünstigsten für die höheren städtischen Baubeamten liegen die Verhältnisse zurzeit in der Provinz Schleswig-Holstein, die unter allen preussischen Provinzen für sich die Sonderstellung einnimmt, dass es bisher dort noch keine Stadt giebt, deren Stadtbaurath auch nur beratende Stimme im Magistrat hätte. Es gilt dort die Städteordnung vom 14. April 1869. Der Stadtbaurath rechnet hiernach zur Klasse der Unterbeamten und kann als solcher nicht Magistrats-Mitglied sein. Aber auch hier verbietet die Städteordnung nicht, technisch gebildete Männer zu Magistrats-Mitgliedern zu machen. Gelegentlich der kürzlich vollzogenen Neuwahl des Stadtbaurathes in Kiel hatte daher auch die Stadtverordneten-Versammlung, angeregt durch einen Antrag des Schleswig-Holstein'schen Architekten- und Ingenieur-Vereins, den Magistrat ersucht, mit ihr über eine derartige Lösung in Berathung zu treten. Der Magistrat hat sich leider, trotz wiederholter Verhandlung, ablehnend verhalten. Der neu gewählte Stadtbaurath ist nicht Magistrats-Mitglied geworden.

Im Kgrch. Sachsen gilt die revidirte Städteordnung vom 24. April 1873, die durch Ortsstatute ergänzt wird. Die Verhältnisse liegen hier ähnlich wie in Preussen. Die Städte haben meist eine kollegialische Magistrats-Verfassung und bei der Mehrzahl gehört der Stadtbaurath dem Magistrate — Rath genannt — als vollberechtigtes Mitglied an. Allerdings hat sich ein Umschwung nach dieser Richtung z. Th. erst während der Anstellung der vorliegenden Erhebungen vollzogen. So waren z. B. bis vor wenigen Jahren die Stadtbauräthe in Leipzig nicht Mitglieder des Rathes und hatten in ihm weder Sitz noch Stimme.

Ungünstiger liegen dagegen die Verhältnisse in Bayern, Württemberg und Hessen.

Im Kgrch. Bayern ist ein Unterschied zu machen zwischen den Landestheilen rechts vom Rhein und der Pfalz. Für die ersteren gilt die bayerische Gemeindeordnung vom 29. April 1869, welche ein Gesetz im Sinne der bayerischen Verfassungsurkunde vom 26. Mai 1818 ist. Abänderungen und Zusätze können nur auf Vorschlag des Königs von den Ständen berathen und beschlossen werden. Es ist daher unter der jetzigen Regentschaft eine Aenderung des bestehenden Zustandes nahezu ausgeschlossen. In Absatz IV des Artikels 71 der bayerischen Gemeindeordnung heisst es nun bezüglich der städtischen Baubeamten: „Nach Erforderniss können für das Bauwesen technische Bauräthe . . . als Mitglieder des Magistrats mit voller Stimmberechtigung in Gegenständen ihres Wirkungskreises aufgestellt werden.“ In Artikel 72 Absatz I ist ausserdem gesagt: „Die Gemeinden sind ferner berechtigt . . . Beamte für Forst- und Bauwesen und

öffentliche Gesundheitspflege und andere höhere Bedienstete anzustellen.“

Die Städte sind also berechtigt, aber nicht gezwungen, Stadtbauräthe in den Magistrat zu berufen; sie können dieselben aber, selbst wenn sie es anders wollten, nur als Mitglieder 2. Ordnung, d. h. mit beschränktem Stimmrecht, zulassen. Nur in dem Falle, dass ein Techniker zum sogen. bürgerlichen Magistrats-Mitgliede gewählt würde, hätte derselbe die volle Berechtigung eines solchen. Die Stellung dieser Magistrats-Mitglieder ist aber eine so unsichere, dass sich höchstens ein nicht mehr im Berufsleben stehender Techniker zur Uebernahme dieses Amtes würde bereit finden können.

Noch weniger erfreulich ist die Stellung in der bayrischen Pfalz. Die Gemeindeordnung bestimmt hier in Artikel 61 Abs. 2: „Grössere Gemeinden können zur Besorgung des Bauwesens eigene Techniker anstellen, welchen in den betr. technischen Fragen eine beratende Stimme im Gemeinderathe zukommt.“ Und in Art. 64 Abs. 1: „Der Gemeinderath stellt das Dienstpersonal, dessen Ernennung nicht dem Bürgermeister oder einer anderen Behörde zusteht, in widerruflicher Weise an und bestimmt dessen Funktionsgehalt.“ Die Stellung selbst der leitenden Techniker ist also hier eine ganz unsichere.

Wohl in keinem Bundesstaate sind die Verhältnisse der städtischen höheren Baubeamten so ungünstige und entbehren so sehr der gesetzlichen Grundlage, wie im Kgrch. Württemberg. Hier gilt für die Verwaltung sämtlicher Gemeinden das Verwaltungsedikt vom 1. März 1822, das nur an einer Stelle überhaupt darauf hinweist, dass in der Verwaltung der Gemeinden auch Techniker erforderlich sind.

Der § 23 dieses Ediktes lautet: „Für einzelne Vermögenstheile und Einkünfte der Gemeinden kann der Gemeinderath, jedoch nur da, wo es die Nothdurft erfordert, besondere Aufseher, Rechner und Verwalter mit angemessenem Gehalt bestellen, z. B. Waldmeister, Pferchmeister, Proviantvorrathspfleger, Bauverwalter und dergl.“ Lässt sich eine derartige Einordnung des Technikers auch nach der damaligen Bedeutung desselben in der Gemeinde vielleicht verstehen, so erscheint es unbegreiflich, dass die Verwaltungsnovelle vom Jahre 1891, welche besondere Bestimmungen für die Verwaltung der grösseren Stadtgemeinden verordnet, trotz des hervorragenden Antheils, welchen die Technik an der Entwicklung der Städte in unserer Zeit besitzt, den Techniker überhaupt nicht erwähnt und ihn von der Anstellung als besoldeten Gemeinderath durch die Bestimmung ausschliesst, dass zu solcher Stellung „nur Personen wählbar sind, welche die 2. höhere Dienstprüfung im Justiz-, Regiminal- oder Finanzfache erstanden haben.“ Die leitenden städtischen Baubeamten nehmen hier also nur die Stellung von Hilfsbeamten ein, die dem Stadtschultheiss bzw. dem Gemeinderathe unterstellt sind.

Eine Besserung ist aber erfreulicher Weise angebahnt. In dem Entwurf einer Städteordnung, der in nächster Zeit dem württembergischen Landtage vorgelegt werden wird, ist die Einführung der Magistrats-Verfassung vorgeschlagen und wird damit dem Techniker der Weg in das Magistrats-Kollegium geöffnet.

Im Grossherzogthum Baden liegen die Verhältnisse nicht viel anders wie in Württemberg. Die Verwaltung wird dort durch die Städteordnung vom 24. Juni 1874 geregelt. Da nach derselben ausser dem Bürgermeister besoldete Stadträthe nicht zugelassen sind, ist der leitende städtische Baubeamte von der Mitgliedschaft im Stadtrath ausgeschlossen.

Im Grossherzogthum Hessen gilt die Städteordnung vom 13. Juni 1879. Wie in der Rheinprovinz besteht keine Magistrats-Verfassung. Dem Bürgermeister sind Beigeordnete zugesellt, welche nach Artikel 18 kein besoldetes Gemeindeamt bekleiden dürfen. Die Stadtbauräthe können als solche also nicht Beigeordnete sein, man hat hier daher in mehreren Städten denselben Weg beschritten, wie in der Rheinprovinz und technisch gebildete Beigeordnete gewählt, denen die Leitung des Bauwesens übertragen wurde. Wo das nicht der Fall ist, kann der leitende Techniker auch nicht stimberechtigtes Mitglied von Kommissionen und Deputationen werden, da sich diese nach Artikel 52 entweder aus Stadtverordneten oder aus letzteren und stimberechtigten und wahlfähigen Mitgliedern der Stadtgemeinde zusammensetzen.

Für das Herzogthum Braunschweig besteht in der ursprünglichen gültigen Städteordnung vom 18. Juni 1892 keine gesetzliche Bestimmung, welche die Wahl des leitenden Technikers zum Magistrats-Mitgliede ausschliesse. In § 69 heisst es ausdrücklich: „Zum Amt eines besoldeten Mitgliedes des Stadtmagistrats ist jeder Reichsangehörige wählbar, der fähig ist, Bürger zu werden.“ Doch

heisst es gleichzeitig: „Etwaige andere Bedingungen für die Wählbarkeit einzelner Mitglieder des Stadtmagistrats sind statutarisch festzustellen“. Von dieser letzteren Bestimmung ist Gebrauch gemacht worden in dem Statut, die Ordnung und Verwaltung der Stadtgemeinde Braunschweig betr. vom 24. März 1893, nach deren § 10 festgesetzt ist: „Zum besoldeten Mitgliede des Stadtmagistrats kann nur gewählt werden, wer die Fähigkeit zum Richteramt oder zum höheren Staats-Verwaltungsdienste erlangt hat. Dem Stadtmagistrate wird das zur Besorgung der ihm unterliegenden Geschäfte erforderliche Hilfs- und Unterbeamten-Personal beigegeben.“

Nach den „Erläuterungen und Bemerkungen zu den gesetzlichen und statutarischen Vorschriften über die An-

stellung der Baubeamten bei der Verwaltung der Stadtgemeinde Braunschweig heisst es vom Stadtbaurath: „Der Stadtbaurath ist ein Hilfsbeamter des Stadtmagistrats und kann vermöge der Bestimmung in § 18 des Statuts zu einem besoldeten Mitgliede desselben nicht gewählt werden, wenn schon gesetzliche Vorschriften das nicht verbieten.“

In den übrigen, hier nicht einzeln aufgeführten, Bundesstaaten scheinen auch gesetzliche Bestimmungen, welche die Wahl eines Technikers zum vollberechtigten Mitgliede der obersten städtischen Verwaltung ausschlossen, nicht vorhanden zu sein. Dasselbe gilt von den Reichslanden. (Die freien Hansestädte kommen hier nicht in Betracht, weil deren Baubeamte Staatsbeamte sind.) —

(Fortsetzung folgt.)

Städtebau und Kunst.

Eine für die künstlerische Seite des Städtebaues hochwichtige Anregung ist dem Prinzregenten Luitpold von Bayern zu verdanken. Der Regent hat nämlich in den jüngsten Tagen folgendes Handschreiben an das bayerische Staatsministerium gerichtet:

„Die kgl. Staatsregierung hatte sich während der Dauer Meiner Regentschaft mehrfach mit der Lösung von Fragen zu beschäftigen, welche die Befriedigung staatlicher Bedürfnisse grösseren Umfanges durch Herstellung von Monumentalbauten zum Gegenstande hatten. Derartige Fragen stehen auch gegenwärtig zur Erwägung und wie zuversichtlich anzunehmen, werden solche in der nächsten und mehr noch in der weiteren Zukunft zu behandeln sein.

Da naturgemäss Projekten grösseren Stiles nicht erst von Fall zu Fall, und wenn sich ein Bedürfniss hierfür als unabweisbar und unverschieblich erweisen sollte, näher getreten werden kann, ist es mein ausdrücklicher Wille, dass schon jetzt die Aufstellung eines förmlichen Programmes erfolge. In demselben ist unter Erläuterung aller einschlägigen maassgebenden Gesichtspunkte festzusetzen, in welcher Weise nicht nur den gegenwärtig bestehenden und für die nächste Zeit bestimmt vorauszu- sehenden, vielmehr auch den in fernerer Zukunft zu erwartenden Bedürfnissen Rechnung getragen werden will; insbesondere ist auch die Frage in ihrer Gesamtheit eingehend zu erörtern, wie die Verwendung der im Eigenthum des Staates stehenden grösseren Bauplätze und älteren Gebäudekomplexe im Burgfrieden der Stadt München gedacht ist. Wenn auch mit Rücksicht auf allenfallsige unerwartet auftauchende Bedürfnisse nicht anzunehmen ist, dass dieses Programm in allen seinen Einzelheiten zur Durchführung gelangen kann, so glaube Ich doch, dass die Festlegung derartiger Grundzüge einen Schritt weiter auf den von Meinem höchstseligen Herrn Vater, weiland König Ludwig I., eingeschlagenen Bahnen bedeutet und dass eine weitausschauende, von grossen Gesichtspunkten getragene Behandlung der Sache für die weitere Entwicklung der Haupt- und Residenzstadt München von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist.

Für die Aufstellung des erwähnten Programmes und zur Mitwirkung bei Durchführung desselben beabsichtige Ich eine grössere Kommission zu bilden, welcher in erster Linie Vertreter der Ministerien und der Stadtgemeinde München, sowie Vertreter der Kunst angehören sollen. Den Vorsitz in der Kommission übertrage Ich dem kgl. Staatsminister des Innern, Dr. Max Frhrn. v. Feilitzsch. Dabei behalte Ich Mir vor, diese Kommission, entsprechend verstärkt, auch mit gleichartigen Fragen in anderen grösseren Städten Bayerns zu betrauen.“ —

Mittheilungen aus Vereinen.

Architekten-Verein zu Berlin. Hauptvers. vom 28. Okt. 1901. Vors. Hr. Beer. Anwes. 45 Mitgl. Die Versammlung hatte sich in erster Linie mit Wahlen zu beschäftigen. Als Abgeordnete des Verbandes waren 5 Mitgl. zu wählen. Die meisten Stimmen erhielten die Hrn. Beer, M. Boettcher, Contag, Hinckeldeyn und Wallé. Ausserdem wurden die aus je 11 Mitgl. bestehenden Ausschüsse zur Beurtheilung der Wettbewerbs-Entwürfe um den Schinkelpreis auf dem Gebiete des Hoch-, Wasser- und Eisenbahnbaues für 1902 gewählt.

Der Vorsitzende machte sodann Mittheilungen über Eingänge für die Bibliothek und hatte ausserdem der traurigen Pflicht zu genügen, wiederum den Tod eines Mitgliedes, des Hrn. Brth. Wilhelm Roetscher in Mühlhausen i. Th., mitzuthellen, der dort am 14. Okt. im 52. Lebensjahre verschied. Das Andenken des Verstorbenen wurde durch Erheben von den Sitzen geehrt.

Den Beschluss des Abends bildete ein Vortrag des Hrn. P. Th. Richter, als Gast, „Ueber Schreibgeräthe und Schriftzeichen aus China, Japan, Indien, Su-

Durch diesen Erlass wird auf einen sehr wunden Punkt unseres modernen Städtebaues mit Recht, und hoffentlich mit dem erwünschten Erfolge, hingewiesen. Während die richtige Wahl der Bauplätze für die öffentlichen Gebäude, die Ausgestaltung ihrer Vorflächen und ihrer Umgebung sowie die glückliche Anordnung ihrer Beziehungen zum Strassennetz einen der wesentlichsten Umstände bilden für die künstlerische Erscheinung und Durchbildung neuer und alter Stadttheile, herrscht auf diesem Gebiete in den meisten Städten völlige Zerfahrenheit. Die verschiedensten Behörden treffen, ohne Fühlung oder ohne ausreichende Fühlung mit einander, ihre Bestimmungen über die Bauplätze künftiger Monumentalbauten, erwerben ohne genügende Rücksicht auf das Ganze irgend ein gerade verkäufliches, ihnen zweckdienlich erscheinendes Grundstück, ja veräussern oft den ihrer Verwaltung unterstehenden Grundbesitz, um später andere Behörden passende Baugrundstücke suchen zu lassen oder gar selbst auf die Suche zu gehen.

Man weiss, dass besonders in Berlin über dieses der Einheitlichkeit entbehrende, ja fast planlose Verfahren seit langer Zeit geklagt wird. Aber in den meisten anderen deutschen Grosstädten, und sogar in Mittelstädten ist es nicht anders. Die kgl. preuss. Akademie des Bauwesens hat im Jahre 1898 durch ihr „Gutachten über die bauliche Entwicklung der Stadt Berlin nach künstlerischen und technischen Gesichtspunkten“ amtlich die Aufmerksamkeit auf den inrede stehenden grossen Uebelstand gelenkt; es ist nicht bekannt geworden, ob der Anruf der Akademie einen wirklichen Erfolg erzielt hat, ob etwa ähnlich, wie jetzt in München, auch in Berlin und anderen preussischen Städten einheitliche Erwägungen über die Platzwahl und Anordnung bevorstehender Monumentalbauten des Reiches, des Staates und der Gemeinde eingeleitet sind. Wir fürchten, dass dies nicht der Fall ist, dass die Stadterweiterungs-Entwürfe, nach wie vor im Dunkeln tappend, aufgestellt werden, dass die versuchte Voraussicht der Entwerfer vor der Wirklichkeit nicht Stich hält, dass so die schönsten Gedanken vereitelt werden und später den monumentalen Neubauten im Strassennetz oft Bauplätze angewiesen werden, welche der künstlerischen Bedeutung entbehren und die praktischen Erfordernisse nur nothdürftig erfüllen.

Der Erlass des bayerischen Prinzregenten wird indess auch über die blauweissen Grenzsteine hinaus seine Wirkung ausüben und hoffentlich, besonders in Preussen, den Anregungen der Akademie des Bauwesens eine neue, siegende Kraft zuführen. —

J. Stübben.

matra, Egypten, Kleinasien, Afrika und Europa.“ Der interessante Vortrag wurde verbunden mit einer reichhaltigen Ausstellung von Schreibgeräthen und Schriften und erläutert durch Lichtbilder. Er gab einen kurzen Ueberblick über die Schreibgeräthe bei den genannten Völkern und schloss mit einem Hinweis auf die Bedeutung der deutschen Stahlfeder-Industrie. —

Verein deutscher Verblendstein- und Terrakotten-Fabrikanten. Am 2. Novbr. ist in einer Versammlung deutscher Verblendstein-Fabrikanten, welche auf Einladung westdeutscher Verblendstein-Fabrikanten im Architektenhause zu Berlin stattfand, beschlossen worden, den obenhause zu Berlin stattfind. Zweck dieses Vereins ist genannten Verein zu gründen. Zweck dieses Vereins ist es, die Verblendstein- und Terrakotten-Fabrikation zu heben, sowie deren Interessen zu wahren, was durch Versammlungen und die Verhandlungen des Vereins, durch Herausgabe besonderer Druckschriften bzw. Mittheilungen der Vereins-Zeitschrift, sowie durch sonstige, den Zwecken des Vereins förderlich erscheinende Maassnahmen erleichtert werden soll. Zum Organ des Vereins wurde die Deutsche Töpfer- und Ziegler-Zeitung nebst

der Kunstbeilage: Keramische Monatshefte bestimmt, von denen die erstere Zeitung in erster Linie die technischen Angelegenheiten des Vereins behandeln wird, während den Monatsheften die Erledigung der künstlerischen Angelegenheiten zugewiesen ist, also die Besprechung alter und neuer Bauwerke, die ganz oder zum Theil in gebrannten Thonsteinen ausgeführt sind, unter Beigabe von Abbildungen. Zum Vorsitzenden wurde Hr. Osk. Rother in Haynau, Mitinhaber der Verblendstein-Fabrik von G. Bienwald & Rother in Liegnitz gewählt. —

Vermischtes.

Die Angelegenheit der Charlottenburger Brücke, über die wir mehrfach an dieser Stelle berichtet haben, ist nunmehr in die Hände des Architekten Prof. Bruno Schmitz in Charlottenburg gelegt worden, mit welchem die Stadt Charlottenburg nach den Tagesblättern einen Vertrag u. a. unter folgenden Bedingungen abschloss:

a. Bei der Aufstellung des Skizzenentwurfs soll die landschaftliche Lage der Brücke im Thiergarten eine angemessene Berücksichtigung finden. b. Für die Anordnung der Brücke nach Lage und Höhe, sowie für die strassenmässige Eintheilung der Brücke ist der vom Magistrat von Charlottenburg aufgestellte Brücken-Entwurf maassgebend. c. Massige Aufbauten sind zu vermeiden. d. Für die königlichen Gründer sind Bildwerke vorzusehen. e. Die Kosten für die architektonische Ausgestaltung einschl. der Ausbildung der Brückenstirnen und der Geländer, sowie der Kosten für die Entwürfe und für die Bauleitung sollen die Summe von 350 000 M. nicht überschreiten.

Innerhalb Jahresfrist nach der Ablieferung hat sich die Stadt zu entscheiden, ob sie die Brücke nach dem Skizzen-Entwurf ausgestalten lassen will oder nicht. Unterbleibt diese Entscheidung oder entschliesst sich die Stadtgemeinde, den Skizzenentwurf nicht der Bauausführung zugrunde zu legen, so ist sie nicht befugt, den Entwurf ganz oder theilweise auszuführen oder die in dem Entwurf enthaltenen künstlerischen Gedanken zu benutzen. Entschliesst sich die Stadt, den Skizzen-Entwurf unverändert oder mit kleinen Abänderungen der Bauausführung zugrunde zu legen und erhält sie hierzu die Genehmigung der zuständigen Behörden, so kann sie den Entwurf ohne besondere Entschädigung benutzen, ist aber dann verpflichtet, die künstlerische Bauleitung für die Ausgestaltung der Brücke dem Prof. Schmitz zu übertragen, der seinerseits verpflichtet ist, diesen Auftrag auszuführen.

Für uns stand immer die Errichtung eines dem Inhalte der Aufgabe entsprechenden Bauwerkes von hervorragender künstlerischer Bedeutung an erster Stelle. Wir verzeichnen deshalb mit Genugthuung, dass nach einer Periode der Irrungen und Wirungen die Aufgabe nunmehr in Hände gelegt ist, welche die Gewähr für eine glückliche künstlerische Lösung derselben bieten. Dadurch freilich wird die berechnete Verstimmung der Theilnehmer der beiden Wettbewerbe nicht beseitigt und es kann die städtische Bauverwaltung von Charlottenburg von dem Vorwurfe nicht freigesprochen werden, in einer bedeutenden baukünstlerischen Angelegenheit die Oeffentlichkeit mehrfach angerufen zu haben, ohne sich vorher über die örtlichen und technischen Grundbedingungen für das Bauwerk im Klaren gewesen zu sein. —

Die Veränderungen unter den preussischen Konservatoren der alten Denkmäler sind in der letzten Zeit durch Beförderung und Tod ziemlich bedeutende gewesen, sodass es, da die Stellen Ehrenstellen sind, nicht leicht sein dürfte, entsprechenden Ersatz zu finden. Anstelle des in das Kultusministerium berufenen Provinzial-Konservators der schlesischen Kunstdenkmäler, Brth. Lutsch, ist Reg.-Bmstr. Dr. Burgemeister gewählt worden. Durch Tod sind abgegangen und noch nicht ersetzt die Konservatoren Heyse, Bötticher, Schwartz und Bickell. L. Bickell, für den Bezirk Kassel, starb im Alter von 62 Jahren. Vor einiger Zeit erschien von ihm als letzte grössere Arbeit, auf die wir noch zurückkommen, das Werk: „Die Bau- und Kunstdenkmäler des Kreises Gelnhausen“, ausgestattet mit 350 Lichtdrucktafeln, eine sehr sorgfältige und fleissige Arbeit. Bickell ging ganz in seinem Berufe auf und opferte ihm Alles. —

Ehrenbezeugungen an Künstler. Die Architekten Prof. Theodor Fischer in Stuttgart und Prof. Jos. Schmitz in Nürnberg wurden zu Ehrenmitgliedern der kgl. bayer. Akademie der bildenden Künste ernannt. —

Ehrenbezeugungen an Techniker. Die Technische Hochschule in Karlsruhe ernannte u. a. zu Ehrendoktoren die Hrn. Geh. Ob.-Brth. Dr. Zimmermann im Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu Berlin und Geh. Hofrath Hart von der Technischen Hochschule in Karlsruhe. —

Preisbewerbungen.

Ein Wettbewerb der Thorner St. Georgengemeinde für deutsche Architekten betrifft eine Kirche für 800 Sitzplätze mit Pfarrhaus. Es gelangt eine Summe von 1200 M. für 1 oder 2 Preise zur Vertheilung. Dem Preisgerichte gehören u. a. an die Hrn. Stdtbrth. Colley kgl. Brth., Leeg und Kreisbauinsp. Morin in Thorn. Frist zur Einreichung der Entwürfe 15. Febr. 1902. —

Zu dem Wettbewerb der Deutschen Solvay-Werke in Bernburg liefen 63 Entwürfe ein, davon 2 verspätet. Ein Preis von 2000 M. fiel an die Hrn. Börnstein & Kopp in Friedenau und A. Genschel in Hannover; ein Preis von 1500 M. an die Hrn. Knoch & Kallmeyer in Halle; ein Preis von 1000 M. an die Hrn. Prof. Rittmeyer in Gemeinschaft mit J. N. Bürckel in Winterthur und an die Hrn. Klinke & Bachmann in Dresden. Für 500 M. angekauft wurden die Entwürfe der Hrn. K. Jäger in München und E. Hagberg in Friedenau. —

Aus dem Wettbewerb betr. Entwürfe für eine städt. Sparkasse in Bremerhaven führen wir mit Genugthuung an, dass die Uebertragung der künstlerischen Ausarbeitung des Entwurfes für die Ausführung an einen der Preisträger beabsichtigt ist. Die Bausumme beträgt 125 000 M., der Stil ist dem Bewerber überlassen. Es ist beabsichtigt, nicht preisgekrönte Arbeiten für je 400 M. anzukaufen. Der für die Zeichnungen vorgeschriebene Maassstab 1:100 ist zu gross und steht in keinem Verhältniss zu der Höhe der ausgesetzten Preise. —

Zu dem Wettbewerb betr. Entwürfe für ein Städt. Museum in Wien waren von 35 Künstlern 38 Arbeiten eingelaufen. Die 8 besten Entwürfe, deren Verfasser zu einem zweiten engeren Wettbewerb berufen und die mit einem Honorare von je 2000 Kr. bedacht werden sollen, waren die der Hrn. v. Kraus & Tölk, Pecha, Otto Wagner sen., Sowinski, Wanecek & Tömek, Brüder Drexler, Hegele und Schachner. —

Einer „öffentlichen Ausschreibung“ zur Erlangung von Entwürfen für den Neubau eines Gemeindehauses der evang. Kirchengemeinde in Godesberg a. Rh. können wir leider keine Empfehlung mit auf den Weg geben, da dieselbe in den wesentlichsten Punkten den deutschen Wettbewerbs-Bedingungen nicht entspricht. —

Personal-Nachrichten.

Baden. Dem Ob.-Brth. Wolff in Konstanz ist das Ritterkreuz des Ordens Berthold I. und dem Arch. G. Stroh in Berlin der Titel Brth. verliehen. — Der Reg.-Bmstr. Drach in Mannheim ist zur Kultur-Insp. Konstanz versetzt.

Bayern. Die Staatsbauprakt. Wörner b. d. Eisenb.-Dir. in München, Straub b. d. Gen.-Dir. d. Staatseisenb., Geul b. d. Eisenb.-Dir. in Ingolstadt u. Hahn b. d. Eisenb.-Dir. in Nürnberg, die maschinentechn. Prakt. Uebelacker b. d. Betr.-Werkst. in Würzburg u. Fried b. d. Eisenb.-Dir. in München sind zu Eisenb.-Assessoren ernannt.

Preussen. Verliehen ist: Dem Geh. Ob.-Brth. Wodrig, vortr. Rath im Kriegsminist. der Rothe Adler-Orden III. Kl. mit der Schleife; dem Garn.-Bauinsp. Brth. Rathke in Danzig der Rothe Adler-Orden IV. Kl. mit der kgl. Krone; dem Landbauinsp. Brth. Stoof in Berlin und dem Landes-Bauinsp. Harnisch in Langfuhr der Rothe Adler-Orden IV. Kl.; dem Garn.-Bauinsp. Bender in Berlin der kgl. Kronen-Orden IV. Kl.

Der Kr.-Bauinsp. Abesser ist von Marienburg nach Wittenberg versetzt. — Dem Doz. an der Techn. Hochschule in Hannover Dr. Precht ist das Prädikat Prof. beigelegt.

Die Reg.-Bfhr. Ernst Heinemann aus Lauenburg u. Hugo Heymann aus Soldau (Hochbch.), — Hugo Kerst aus Nordhausen (Eisenbch.), — Max Dost aus Warschau u. Hans Bauer aus Körbisdorf (Masch.-Bch.) sind zu Reg.-Bmstrn. ernannt.

Dem Reg.-Bmstr. Hugo Bertram in Breslau ist die nachges. Entlassung aus dem Staatsdienst ertheilt.

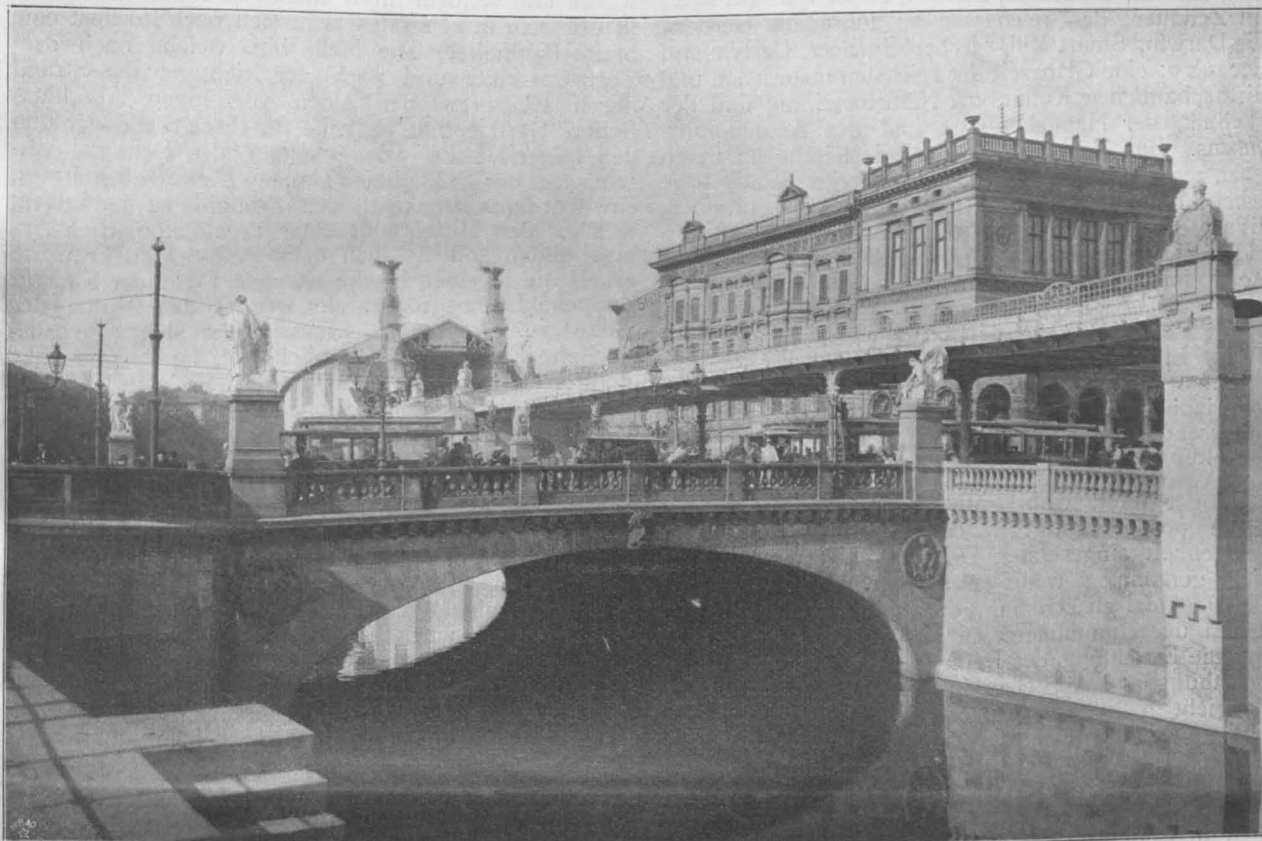
Brief- und Fragekasten.

Hrn. H. W. in F. Eine Pariser Bauzeitung gleichen Ranges wie die von Ihnen genannte ist uns nicht bekannt. Vielleicht aber fänden Sie Ihren Zweck erfüllt durch die Zeitschrift „La Construction Moderne“, Paris, 13 Rue Bonaparte. —

Hrn. Arch. H. H. in Pittsburg. Wir sind leider nicht in der Lage, Erhebungen darüber anzustellen, wieviel qm feuersicherer Deckenfüllungen in Deutschland und Oesterreich hergestellt werden. Die weiteren Auskünfte können Sie aus unserem Anzeigentheile erhalten. —

Inhalt: Die elektrische Hoch- und Untergrundbahn in Berlin von Siemens & Halske (Fortsetzung). — Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine: Denkschrift über die Stellung der höheren städtischen Baubeamten. — Städtebau und Kunst. — Mittheilungen aus Vereinen. — Vermischtes. — Preisbewerbungen. — Personal-Nachrichten. — Brief- und Fragekasten. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortl. Albert Hofmann, Berlin. Druck von Wilh. Greve, Berlin.



Abbildg. 29. Hochbahnkreuzung an der Belle-Alliance-Brücke (mit Haltestelle Hallesches Thor).

Der Entwurf für das Denkmal der Königin Victoria von England in London.

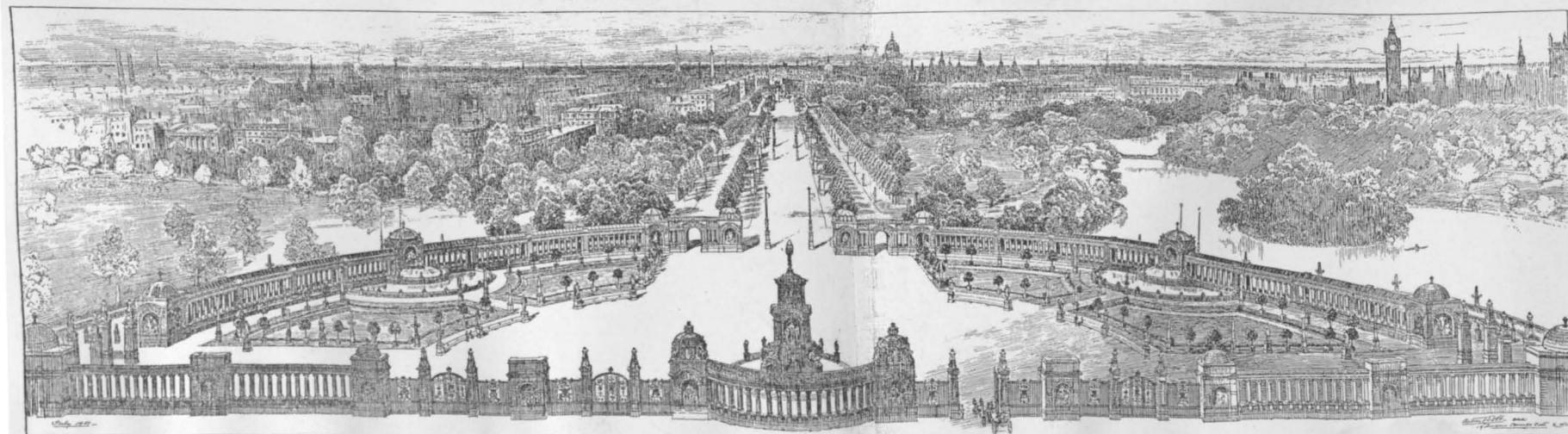
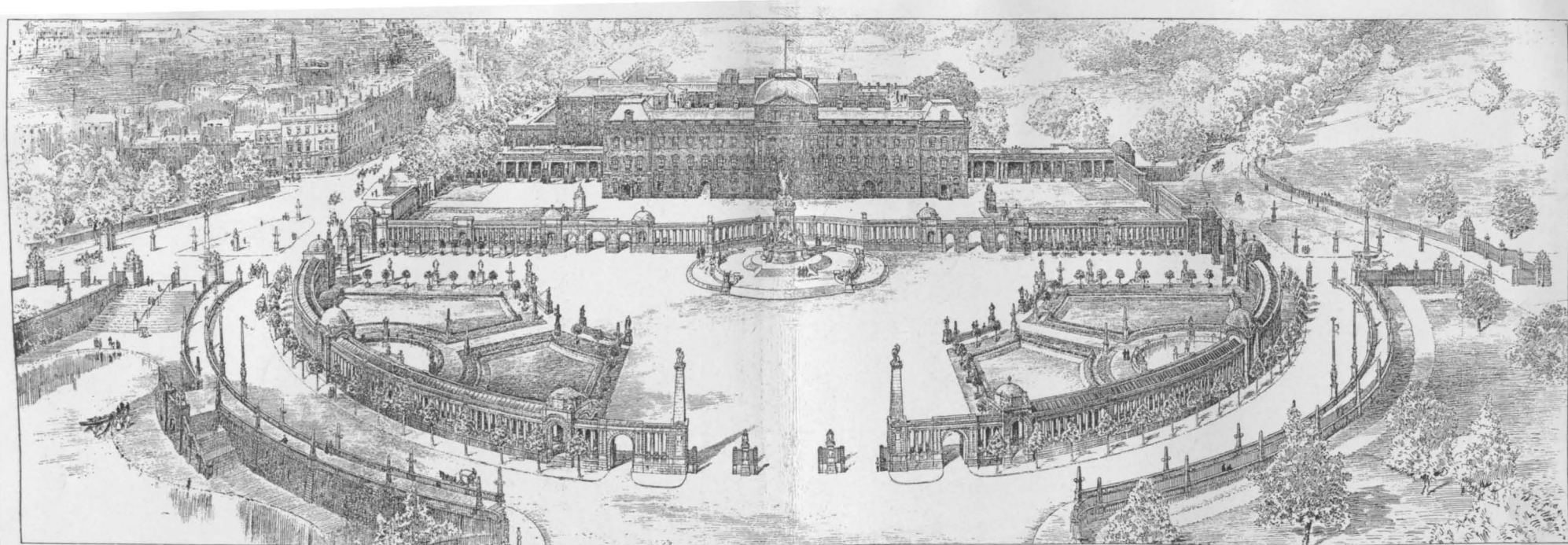
Architekt: Aston Webb; — Bildhauer: Thomas Brock.

(Hierzu eine Bildbeilage und die Abbildungen auf S. 572.)

Man kann die Frage erörtern, ob Thomas Carlyle sein berühmtes Werk über Helden, Heldenverehrung und Heldenthum in der Geschichte („On heroes, heroworship and the heroic in history“), welches in der Mitte des vorigen Jahrhunderts erschien, so geschrieben haben würde, wie es geschrieben ist, wenn die Entwicklung der englischen Denkmalkunst ein reicheres, vielgestaltigeres Bild zeigte, als es thatsächlich der Fall ist. Und man kann auch die weitere Frage aufwerfen, ob der ungewöhnliche buchhändlerische Erfolg des Werkes eingetreten wäre, wenn die Denkmalkunst des Inselreiches eine so fruchtbare gewesen wäre, wie z. B. die auf französischem Boden. Dieser Erfolg ist ohne Zweifel auf die gleichen Grundzüge zurückzuführen wie der Umstand, dass in der Litteratur keines Volkes die Biographie und die Memoire einen so breiten Raum einnimmt, wie in der englischen. Es will daher scheinen, als ob in der geistigen Kultur Grossbritanniens merkwürdige Gegensätze sich finden, die auch durch ihre beiden vornehmsten Vertreter zum Ausdruck gebracht werden. Betrachtet man die Entwicklung der englischen Denkmalkunst, wie sie in Wirklichkeit im Laufe langer Jahrhunderte stattgefunden hat, so könnte man bei ihrem augenfälligen Zurücktreten gegen ihre Blüthe in anderen Ländern zu der Ansicht kommen, dass der Grundzug des englischen Wesens ein realistischer, ein an die nackte historische Begebenheit, an die nüchterne volkswirtschaftliche Entwicklung sich haltender sei, ohne politi-

schen Idealismus, ohne den idealistischen Einfluss von Wissenschaft und Kunst. Man würde an die Auffassung des grossen Landsmannes von Carlyle, von Henry Thomas Buckle erinnert, welcher die Weltgeschichte als eine Entwicklung betrachtet, die aus sich selbst heraus, aus der zwingenden Nothwendigkeit der Umstände, keineswegs aber durch das Eingreifen einer grossen Persönlichkeit erfolgt. Welcher Gegensatz aber zu Carlyle, der für das unbedingte Recht des Genius eintritt, die Welt nach seinen Gedanken zu gestalten, ihr seine Charakterzüge aufzuprägen.

Es will scheinen, als ob etwas von diesem Zwiespalt der Anschauungen zum Ausdruck käme bei dem Denkmal, für welches soeben die Vorarbeiten, die ersten Entwürfe zum Abschluss gekommen sind, bei dem Denkmal für die Königin Victoria für London. Sie war offenbar keine Persönlichkeit, welche in die Welt-ereignisse umgestaltend eingegriffen hat. Die blühende Entwicklung von Grossbritannien auf den Inseln und jenseits der Meere ergab sich aus der Thatkraft der eigenen Bevölkerung und den zwingenden Verhältnissen des Festlandes. Sie war eine Blüthe im Sinne Buckles. Aus der Versenkung in die Geschichte dieser Blüthe aber ergab sich in Göthe'schem Sinne ein Enthusiasmus, der auf die Trägerin der Krone zurückstrahlte und aus ihr eine Heldengestalt, wie sie Carlyle nur wünschen konnte, schuf. So ist das Denkmal ein Ausdruck der Synthese aus den Weltanschauungen von Buckle und Carlyle, aus objektiver National-Geschichte und subjektiver Heldenverehrung.



DENK-
 MAL
 FÜR
 DIE
 KÖNIGIN VIC-
 TORIA VON
 ENGLAND IN
 LONDON * *
 ARCHITEKT:
 ASTON WEBB
 IN LONDON
 * * * * *
 ≡ DEUTSCHE
 BAUZEITUNG
 XXXV. JAHR-
 GANG NO. 92 ≡

Nach einer 64-jährigen Regierung vollendete die Königin im Januar d. J. ihr Leben im 82. Jahre. Als neunzehnjährige Jungfrau bestieg sie den Thron der George. An ihrem langen Leben zog eine Welt von Wandlungen der Völkergeschichte, ein Heer von grossen Gestalten der Geschichte vorüber. Sie eröffnete das victorianische Zeitalter, eine parlamentarische Heroenzeit mit Namen von hohem Glanze wie Peel, Palmerston, Russell, Gladstone, Disraeli, Cobden, Bright u. a.; ein Zeitalter, das reich war an führenden Geistern wie Darwin, Stuart Mill, Herbert Spencer, Carlyle und Macaulay; eine Glanzzeit der reichsten materiellen und wirtschaftlichen Kultur, der Naturforschung und der Technik, der Handelsfreiheit und des Associationswesens. Das Zeitalter sah die freie Kirche im freien Staat, es hatte die freie Schule, freies Land, freie Arbeit; es that mit seinen freiheitlichen Institutionen, mit seinen Erfindungen, mit seiner Weltwirtschaft vorbildliche Arbeit, sodass England sich mit gerechtem Stolz im Spiegel des victorianischen Zeitalters an seinem eigenen Bilde berauschen konnte.

Aus dem Vorstehenden erhellt, dass ein Denkmal für die Königin Victoria nicht allein ein persönliches Denkmal sein kann, sondern dass es ein Denkmal des victorianischen Zeitalters sein muss. Diese grössere, umfassendere Bedeutung des Denkmals muss in seiner Gestaltung enthalten sein und um diese Bedeutung zum Ausdruck zu bringen, konnte die Mitwirkung der Baukunst nicht wohl entbehrt werden. Diese Mitwirkung war schon von dem zur Förderung der Angelegenheit eingesetzten Denkmalausschusse in Aussicht genommen, wenn er es als sein Ziel bezeichnete, ein Denkmal zu schaffen, das zugleich einen persönlichen und „monumentalen“ Charakter tragen sollte. Für die Errichtung des Denkmals waren bei den Vorberathungen drei Stellen in dem Theile Londons in Aussicht genommen, welcher als der Mittelpunkt des nationalen Lebens des Inselreiches betrachtet werden kann: die Umgebungen des Parlamentshauses und der Westminster-Abtei, oder eine Stelle vor dem Buckingham-Palast. Seit längerer Zeit schon machen sich in London Bestrebungen geltend, die stattliche Uferstrasse zwischen der Eisenbahnbrücke von Charing-Cross und der Westminster-Brücke, das Victoria-Embankment, welches vor dem Parlamentshause endigt, an diesem vorbei und nach Süden weiter zu führen. Dazu wäre es nöthig gewesen, die Häuser zwischen Millbank-Street und Themse niederzulegen und es hätte sich so die Möglichkeit einer stattlichen Platzanlage südlich des Parlamentshauses ergeben. Diese Platzanlage, mit dem Parlamentshause als architektonischem Hintergrund, war der eine der in Aussicht genommenen Denkmalplätze.

Bei der Einbeziehung der Westminster-Abtei in den Denkmal-Gedanken handelte es sich in erster Linie um die weitere Verfolgung einer Anregung, die in den letzten Jahrzehnten mehrfach die Oeffentlichkeit beschäftigt hat: um die Errichtung einer neuen Kapelle im Anschluss an Westminster, eines Bauwerkes mit der doppelten Bestimmung, einer Denkmal-Statue der Königin als Aufstellungsort zu dienen und die engen räumlichen Verhältnisse der berühmten Westminster-Abtei, der Stätte des englischen Nationalruhmes, zu verbessern. Das 50jährige Regierungsjubiläum der Königin im Jahre 1887 war Veranlassung, dass von den Architekten Sir G. Gilbert Scott, in Deutschland besonders bekannt durch seinen gothischen Konkurrenzentwurf zum deutschen Reichstagshause, und J. C. Pearson, dem jüngst verstorbenen hervorragenden Vertreter der englischen neugothischen Kirchenbaukunst, Entwürfe für eine solche Kapelle angefertigt wurden. Indessen, der Gedanke wurde immer wieder verlassen und er fand auch, als er bei dem jüngsten Anlass wieder auftauchte, keinen fruchtbareren Boden. Nach einer eingehenden Ortsbesichtigung, an welcher König Eduard VII. theilnahm, entschied man sich vielmehr für die Aufstellung des Denkmals vor dem Buckingham-Palast, dem Wohnsitze der Königin.

Buckingham-Palace liegt am westlichen Ende von St. James-Park, einer der schönsten Parkanlagen Londons, der unter Karl II. durch Le Nôtre angelegt wurde, aber seine heutige Gestalt unter Georg IV. durch den Architekten Nash erhielt. Dieser Architekt war es auch, der das von dem Herzog von Buckingham erbaute Buckingham-House unter Georg IV. 1825 umbaute, das 1837 von der Königin Victoria bezogen wurde und seitdem ihren ständigen Wohnsitz bildete. In der Axe des Palastes zieht sich nach Nordost eine breite Baumallee, The Mall, hin, welche nach dem Trafalgar-Platz und nach der Richtung des Strand durch Häusergruppen einen vorzeitigen Abschluss findet. Der Denkmalgedanke für diese Stelle war nun der folgende: Es wurde seitens des Denkmal-Ausschusses der Bildhauer Thomas Brock beauftragt, ein würdiges Denkmal der Königin zu entwerfen, welches den Mittelpunkt einer architektonischen Anlage bilden sollte. Nach dem Brock'schen Entwurfe erhält die in einer Nische sitzende Figur der Königin doppelte Lebensgrösse; sie wendet das Antlitz der „Mall“ zu. An der Rückseite findet sich eine allegorische Figur der „Mütterlichkeit“, rechts und links der Porträtstatue lagern die Figuren der „Wahrheit“ und der „Gerechtigkeit“. Die in sich geschlossene Gruppe wird durch eine Victoria bekrönt; zu ihren Füssen befinden sich der „Muth“ und die „Beständigkeit“. Sie steht auf einem mehrfachen Stufenunterbau und ruht mit diesem auf einer Plattform, die vorne und rückwärts durch Stufen in die Geländefläche übergeht, seitlich aber durch eine Ballustrade mit Kriegerfiguren begrenzt wird. An diese Ballustrade schliessen sich segmentförmige Wasserbecken an. Die Gesammthöhe des Denkmals wird mit rd. 21^m, die grösste Breitenausdehnung mit rd. 50^m, die Ausdehnung nach der Tiefe mit etwa 42^m angegeben.

Für dieses Denkmal nun galt es, eine architektonische Umgebung zu schaffen, welche nicht allein aus dem Buckingham-Palast, der Denkmalgruppe und der mit beiden in Verbindung gebrachten architektonischen Anordnungen eine künstlerische Einheit bilden sollte, sondern von welcher man gleichzeitig „an architectural re-arrangement of the Mall with groups of sculpture at intervals, the whole forming a processional road“, erwartete. Mit anderen Worten: Man gedenkt nicht nur eine grossartige englische Siegesallee zu schaffen, sondern man lässt auch die Absicht erkennen, die neugeschaffene Denkmalstrasse mit dem Trafalgar-Platz, mit Charing-Cross und mit dem Strand in eine Verkehrs-Verbindung zu bringen.

Es hatte nun schon im April d. J., gleich bei Bekanntwerden der endgiltigen Absichten des Denkmal-Ausschusses der „Builder“ zwei Vorschläge für eine Gestaltung der architektonischen Umgebung des Denkmals gemacht, die wir in den Abbildungen S. 572 wiedergeben. Nach dem einen Vorschlag war beabsichtigt, dem Palaste eine neue Fassade zu geben, vor dieser das Denkmal bei *B* aufzustellen und es im Halbkreis mit einer Säulenstellung zu umfassen, die einen mächtigen Triumphbogen *C* in der Hauptaxe einschliessen sollte. Bei *F* waren Springbrunnen, bei *P* ornamentale Blumenparterres gedacht. Die eigentliche „Mall“ sollte eine ununterbrochene architektonische Anlage mit der Gelegenheit zur Aufstellung von Bildwerken bilden. In dem zweiten Vorschlage war das Wasser zur künstlerischen Mitwirkung herangezogen und vor dem Denkmal *B*, das an der Peripherie eines Halbkreises aus architektonischen Gestaltungen liegen sollte, der um die erneuerte, monumental gestaltete und nach Norden verlängerte Schlossfront geschlagen war, ein breiter Kanal angeordnet.

In beiden Vorschlägen sollten die Denkmalanlagen, um sich auch im Hinblick auf die Kosten innerhalb gewisser Grenzen zu halten, an der Alleestrasse „New-Road“ aufhören. Inzwischen hatte der Denkmal-Ausschuss fünf Architekten zu einem engeren Wettbewerb für die architektonische Gestaltung der Denkmal-Umgebung eingeladen und zwar die Hrn. Aston Webb, T. G. Jackson, Ernest George, Sir Thomas Drew und

Dr. Rowand Anderson. Die drei erstgenannten Architekten sind Londoner, die beiden anderen ein Ire und ein Schotte; man sieht: es haben die nationalen Verhältnisse bei der Berufung eine Rolle gespielt. Die Veranstaltung eines beschränkten Wettbewerbes in einer die ganze Nation berührenden Angelegenheit hat,

obwohl die Erwählten zu den englischen Baukünstlern ersten Ranges zählen, einen grossen Unwillen erregt; es blieb aber bei den Anordnungen des Ausschusses, welcher nunmehr den Entwurf von Aston Webb, den wir auf der Beilage und in dem Lageplan S. 572 zur Darstellung bringen, zur Ausführung wählte. —

(Schluss folgt.)

Die elektrische Hoch- und Untergrundbahn in Berlin von Siemens & Halske.

(Fortsetzung.)

III. Die Hochbahn. (Fortsetzung.)

a) Die Ausgestaltung der Viadukte. (Schluss.)



on den typischen Strassen-Ueberbrückungen giebt Abbildg. 24 in vor. Nummer ein Bild. Die Querschnitts-Anordnung auf der westl. bzw. östl. Strecke ist ferner in Abbildg. 28 zur Darstellung gebracht. Die Ausbildung einer Strassenkreuzung mit Blechträgern zeigt Abbildg. 29. Raum-mangels halber müssen wir uns auf diese Darstellungen beschränken und verweisen nur noch auf Jhrg. 1897, No. 103 wo wir die Ueberbrückung des Louisen-Ufers wiedergaben.

Das Gewicht der üblichen Strassen-Ueberbrückungen mit über der Fahrbahn liegenden Trägern stellt sich im Osten auf etwa 2,2^t, im Westen auf 2,7^t für 1 m.

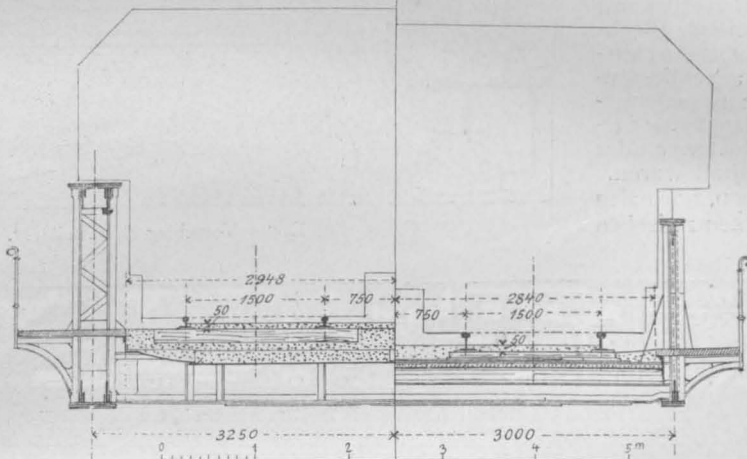
Der Berechnung des Ueberbaues ist ein Lastenzug von 4-achsigen Motorwagen mit Drehgestellen zugrunde gelegt. Entfernung der beiden Achsen eines Drehgestelles 1,8, der äusseren Achsen zweier auf einander folgenden Motorwagen 3,4 m; Entfernung der beiden inneren Achsen eines Motorwagens 4,6 m. Belastung aller Achsen mit je 6^t; Ges.-Länge 11,6 m. — Für den Winddruck sind 120 kg/qm, bei hochgelegenen Brücken 150 kg/qm in Ansatz gebracht, für den Bremschub $\frac{1}{7}$ des Gewichtes der gebremsten Achsen. Als zulässige Beanspruchung für den flusseisernen Ueberbau sind zugrunde gelegt: 1100 kg/qcm für Theile, die nur gedrückt bzw. gezogen werden, 900 für Theile mit wechselnder Beanspruchung, 650—700 für die Querträger. Das System der festen Viaduktfelder ist 5fach statisch unbestimmt und als solches berechnet.

Ueber die Frage des Anstrichs und der wasser-dichten Abdeckung der Viadukte und Brücken sind lange Erwägungen angestellt worden. Man hat sich schliesslich für einen einfachen Oelfarbenanstrich auf

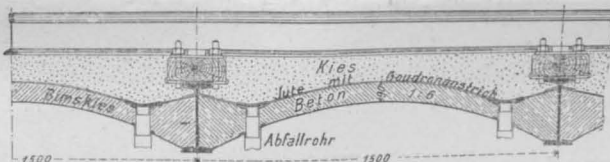
Mennige-Grundirung entschieden. Auch die Hängebleche der Fahrbahntafel von 3 bzw. 7 mm Stärke sind im Allgemeinen nicht verzinkt, sondern nur mit Mennige gestrichen. Dort, wo Buckelplatten zur Anwendung kommen, an der Warschauer Strasse und im Anschlussdreieck, sowie über der eisenbahnfiskalischen Strasse, sind dieselben verzinkt worden. Darauf ruht, wie Abbildg. 31 zeigt, eine Betonschicht aus Bims Kies, die mit einer mit Goudron gestrichenen

Jute-Abdeckung gegen durchdringende Feuchtigkeit geschützt ist. Das durch die obere Kiesbettung durchsickernde Wasser wird mit Abfallstutzen durch die Tonnenbleche geführt, in Rinnen aufgefangen, die unter den Querträgern aufgehängt sind, durch Abfallrohre ab- und zu an den Stützen herabgeführt und zum Abfluss in die Leitungen der Kanalisation gebracht.

Die Fundamente der Stützen und Pfeiler sind im Allgemeinen einfach in ihrer Anordnung und Ausführung. Der gute Baugrund liegt meist nicht sehr tief, sodass eine von Spundwän-



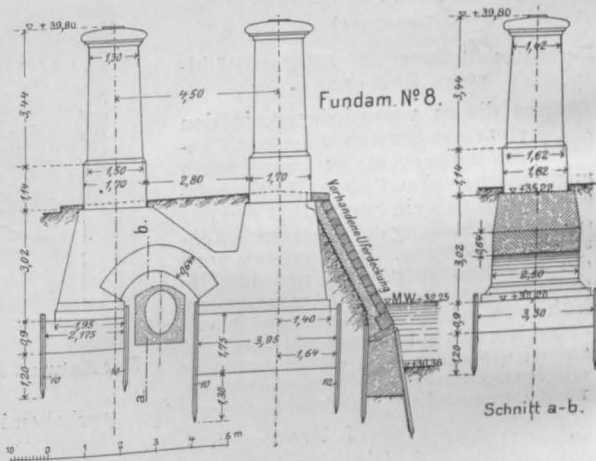
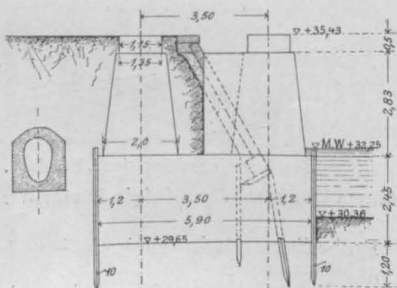
Abbildg. 28. Querschnitt durch die Strassen-Ueberbrückungen (westliche Strecke) (östliche Strecke).



Abbildg. 31. Abdeckung und Entwässerung der Fahrbahntafel.

Abbildg. 32. Viadukt-Fundamente (zwischen Sedan-Ufer und Belle-Alliance-Brücke).

Fundament N° 4.



den umschlossene Baugrube, ein unter Wasser geschütteter Betonklotz ausreicht. Etwas schwieriger gestaltete sich die Gründung längs des Kanals, da hier die massive Uferdeckung z. Th. zu durchbrechen und durch entsprechend tief herabgeführtes Fundament unsere Abbildg. 32 giebt ein Beispiel solcher Fundamente auf der Strecke Sedan-Ufer-Bellealliance-Brücke. Die Hauptschwierigkeiten und Kosten lagen in der Nothwendigkeit, der Fundamente wegen kleinere Leitungen des städtischen Versorgungsnetzes zu verlegen, grössere zu überbauen. War

beides nicht angängig, so bestimmte die Lage der Leitungen z. Th. die Stellung der Stützen, gegebenen Falles selbst die Ausbildung des Ueberbaues. Ein Beispiel ist die Viaduktstrecke von Kottbuser Thor bis Manteuffel-Strasse, wo die Stützenentfernung auf 4,2 m erhöht werden musste, weil sonst kostspielige Verlegungsarbeiten an den Leitungen der Kanalisation und der Wasserwerke erforderlich geworden wären.

Zum Schlusse unserer Betrachtungen des Viadukt-Aufbaues noch ein kurzes Wort über die Aufstellung. Es lag hier bei der Art des sich in gleicher Form auf langer Strecke wiederholenden Aufbaues nahe, nicht feste, sondern auf Schienen fahrbare Rüstungen nach Art eines Bockrahmens aufzustellen. Abbildg. 33 zeigt einen derartigen eisernen Aufbau, wie er in der Gitschiner Strasse zur Anwendung gekommen ist.

Die Strassenüberbrückungen sind theils auf festen Rüstungen montirt, theils, wie z. B. die Ueberbrückung der Potsdamer Strasse, die als Blechträger mit gekrümmtem Obergurt ausgebildet ist, auf dem anschliessenden fertigen Viadukt zusammengestellt und dann bei Nacht übergeschoben, da hier feste Rüstungen des Verkehrs wegen unstatthaft waren.

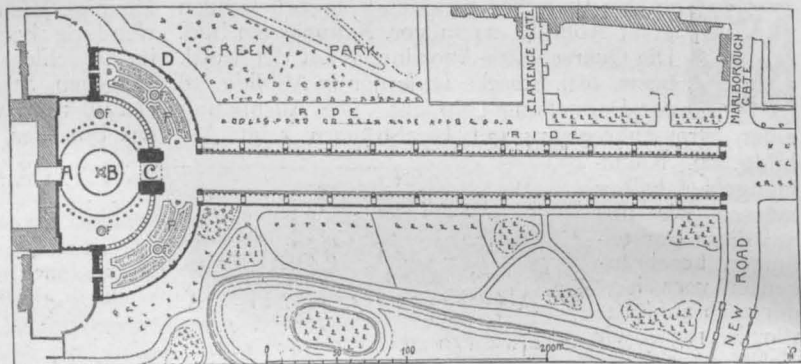
Die Preise der eisernen, normalen Viadukt-Bauten schwanken zwischen

28,0 und 32,0 M. für 100 kg, die der einfachen Strassen-Unterführungen bewegten sich annähernd in denselben Grenzen.

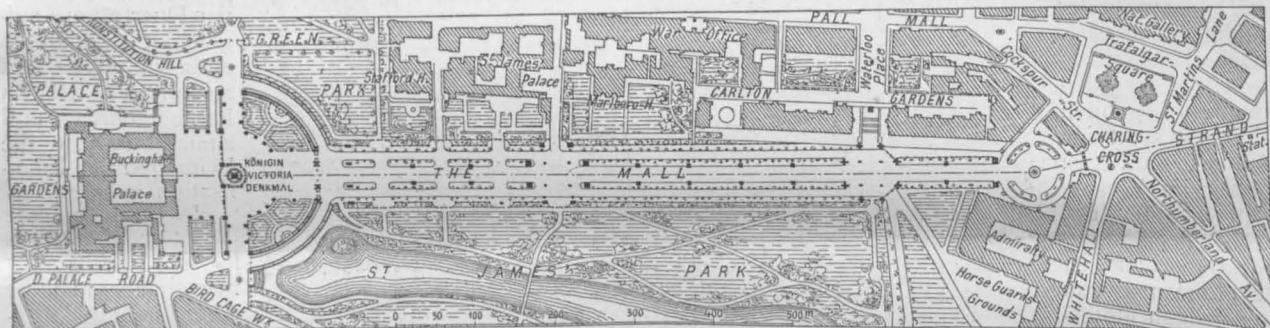
Der erste Spatenstich zu den Fundamenten der östlichen Viadukt-Strecke wurde am 10. Sept. 1896 gethan. Mit den Montage-Arbeiten wurde im Juni 1897 in der Gitschiner Strasse angefangen.

Die zahlreichen Firmen, darunter namentlich viele Berliner, die sich bei der Lieferung und Aufstellung der Viadukte und Strassen-Ueberbrückungen bethätigt haben, hier alle aufzuführen, müssen wir uns des Raumes wegen versagen. —

(Fortsetzung folgt.)



Erster Vorschlag des „Builder“.



Zur Ausführung gewählter Entwurf des Architekten Aston Webb in London.

Denkschrift über die Stellung der höheren städtischen Baubeamten.

(Fortsetzung.)

Derzeitige Stellung der höheren städtischen Baubeamten.

Aus diesen verschiedenen, in den einzelnen Städten desselben Landes ausserdem ausserordentlich ungleichartig gehandhabten Bestimmungen ergibt sich ein buntes Bild von der derzeitigen Stellung der leitenden städtischen Baubeamten. Noch grösser wird die Verschiedenheit, wenn man die Untersuchungen auf die sämtlichen höheren städtischen Baubeamten ausdehnt, wie dies unter Zugrundelegung der aus 94 grösseren Städten Deutschlands eingegangenen Frage-Beantwortungen, nach den einzelnen Bundesstaaten geordnet, geschehen ist.

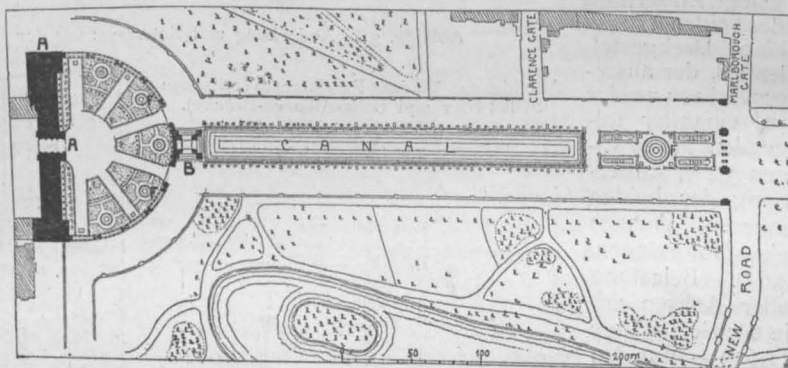
I. Preussen.

A. Die alten Provinzen.

In den grösseren Städten der Provinzen Ost- und Westpreussen, Posen, Schlesien, Pommern, Brandenburg und Sachsen steht an der Spitze der Stadtverwaltung ein Magistrat — in Stralsund ein Rath — dem der oberste Baubeamte mit dem Titel Stadtbaurath als vollberechtigtes Mitglied angehört.

Die Wahl des Stadtbaurathes erfolgt durch die Stadtverordneten auf 12 Jahre — in Stralsund durch den Rath auf Lebenszeit — und unterliegt der Bestätigung durch den Regierungs-Präsidenten.

Die erfolgte Ablegung der Prüfung als Regierungs-Baumeister ist überall unumgängliche Vorbedingung; eine



Zweiter Vorschlag des „Builder“.

Der Entwurf zu einem Denkmal für Königin Victoria von England in London.

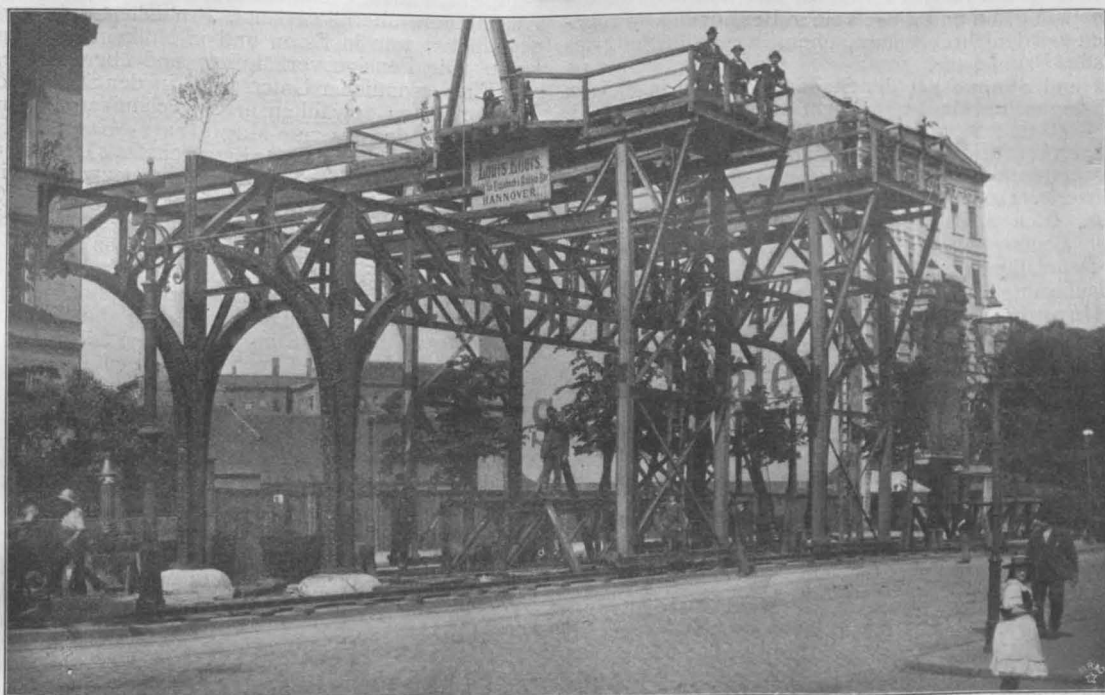
Probienzeit ist allein in Potsdam verlangt und auch geleistet worden.

Neben den Stadtbauräthen sind je nach der Grösse der Stadt noch Stadtbauinspektoren und Stadtbaumeister als höhere Baubeamte, mit wenigen Ausnahmen auf Lebenszeit, angestellt, deren Wahl sich durch den Magistrat unter Zustimmung der Stadtverordneten vollzieht und keiner Bestätigung seitens der Aufsichtsbehörde unterliegt. Für diese Beamten wird nur in Breslau und Potsdam die Prüfung als Regierungs Baumeister nicht verlangt; Frankfurt a. O. fordert sie für den Bauinspektor, nicht aber für den Baumeister.

Die Pensionsverhältnisse sind für die Bauräthe durch die Städteordnung geregelt, doch ist in einigen Städten neuerdings durch Ortsstatut insofern eine Verbesserung herbeigeführt, als die Pensionsberechtigung nicht nach

6 Jahren, sondern sofort beginnt und die Pensionsbezüge nicht zu $\frac{2}{3}$, sondern bis zu $\frac{3}{4}$ des Gehaltes steigen.
Für die übrigen höheren Baubeamten wird die Pen-

Sitz und Stimme haben in den Deputationen die Bauinspektoren nur in Halle, Breslau und Potsdam und auch hier nur in den von ihnen vorgetragenen Angelegenheiten;



Abbildg. 33. Aufstellung des Viaduktes in der Gitschiner Strasse.



Abbildg. 30. Blick in den Viadukt in der Bülow-Strasse.

Die elektrische Hoch- und Untergrundbahn von Siemens & Halske in Berlin.

sionierung nach den Bestimmungen für die Staats-Baubeamten unter Anrechnung der im Staats- oder Kommunal-dienst verbrachten Zeit geregelt.

die Vertretung von Bauangelegenheiten im Magistrat und in der Stadtverordneten-Versammlung durch dieselben ist nur in Posen vorgekommen.

B. Die neueren Provinzen.

1. Schleswig-Holstein. An der Spitze der Verwaltung steht ein Magistrat, dem der Stadtbaurath nicht als Mitglied angehört. Die Wahl des Baurathes erfolgt auf Vorschlag des Magistrats durch die Stadtverordneten auf Lebenszeit und unterliegt keiner Bestätigung. Probefristzeit wird nicht verlangt, ebensowenig Prüfung als Regierungs-Baumeister.

Sitz und Stimme hat der Stadtbaurath nur in einigen Kommissionen, im Magistrat nicht einmal Sitz.

In Kiel und Altona sind ausser dem Stadtbaurath Bauinspektoren und Baumeister auf Lebenszeit angestellt. Für die ersteren wird in Altona Prüfung als Regierungs-Baumeister verlangt; in Kiel bestehen zwar keine Vorschriften, doch sind die Bauinspektoren geprüfte Baumeister. Bauinspektoren wie Baumeister haben nur Sitz in den Deputationen. Die Pensionirung erfolgt für sämtliche Baubeamte nach staatlichen Grundsätzen.

2. Hannover. In den Städten der Provinz Hannover steht ein Magistrat an der Spitze, dem ein Techniker als vollberechtigtes Mitglied nur in der Stadt Hannover, in den übrigen grösseren Städten dagegen als Mitglied 2. Ordnung, d. h. nur stimmberechtigt in technischen Angelegenheiten, angehört. Eine Ausnahme macht nur Osnabrück, wo der Techniker überhaupt nicht Magistrats-Mitglied ist. In der Stadt Hannover erfolgt die Wahl durch die städtischen Körperschaften auf Vorschlag des Magistrates, in allen übrigen Städten durch einen gemischten Wahlausschuss. Die Wahl erfolgt überall auf Lebenszeit und unterliegt der Bestätigung durch den Regierungs-Präsidenten. Nur in Hannover und Göttingen ist die Prüfung als Regierungs-Baumeister Bedingung, auch ist hier allein die endgiltige Bestallung nicht von einer Probefristzeit abhängig gemacht. Die Pensions-Verhältnisse sind in Hannover nach dem Gesetz, betr. die Anstellung der Kommunal-Beamten vom 30. Juli 1819, sonst nach den Bestimmungen für die Staatsbeamten geregelt. In den Deputationen haben die Bauräthe aller Städte Sitz und Stimme.

Ausser dem Baurath sind in Hannover noch Bauinspektoren auf Lebenszeit angestellt, für welche die Forderung der abgelegten Prüfung als Baumeister Regel, aber nicht Bedingung ist.

3. Westfalen. Hier steht ein Magistrat an der Spitze, dem in Dortmund, Bochum, Münster und Bielefeld der Stadtbaurath als vollberechtigtes Mitglied angehört. Seine Wahl erfolgt auf 12 Jahre und bedarf der Bestätigung durch den Regierungs-Präsidenten. Mit Ausnahme von Bochum wird überall die Ablegung der Regierungs-Baumeister-Prüfung verlangt. Probefristleistung wird nur in Hagen und Hamm gefordert, wo der erste Techniker ausserdem nicht Magistratsmitglied ist; die Anstellung erfolgt hier auf Lebenszeit, die Wahl durch die städtischen Körperschaften. Die Pensionsverhältnisse sind geregelt.

In Dortmund sind ausser den Bauräthen auch noch Bauinspektoren und zwar auf Lebenszeit angestellt, die ebenfalls die Prüfung als Regierungs-Baumeister bestanden haben müssen. Die Vertretung der Bauangelegenheiten im Magistrat, in der Stadtverordneten-Versammlung und in den Deputationen erfolgt durch die Bauräthe und Bauinspektoren. Letztere haben in der Bau-, Beleuchtungs- und Strassenreinigungs-Kommission Sitz und Stimme und nehmen als Kommissare an den Verhandlungen mit anderen Behörden theil.

4. Hessen-Nassau. In den Städten von Hessen-Nassau steht ein Magistrat an der Spitze, dem der oberste technische Beamte als vollberechtigtes Mitglied angehört. Bezüglich der Wahl und der Pensionsverhältnisse ist nichts Neues zu bemerken, nur ist hervorzuheben, dass für Frankfurt a. M. keine Bestätigung nöthig ist. Prüfung als Regierungsbaumeister wird sowohl für die Stadtbauräthe, wie für die Stadtbauinspektoren verlangt. In Kassel hat der Stadtbauinspektor wie auch der Stadtbaumeister Sitz und Stimme in den Deputationen. In Wiesbaden haben diejenigen Stadtbauinspektoren Sitz und Stimme, welche als Deputationsmitglieder gewählt sind.

5. Rheinprovinz. In der Rheinprovinz ist die Bürgermeister-Verfassung vorherrschend; erst in neuerer Zeit haben einzelne kleinere Gemeinden sich zur Einsetzung eines kollegialischen Magistrates entschlossen und diese Einrichtung auch bereits durchgeführt.

Von 7 Städten des Rheinlandes mit mehr als 100 000 Einwohnern sind nur in 3 derselben die obersten technischen Beamten Beigeordnete; in der grössten Stadt der Provinz ist zwar ein Techniker Beigeordneter, dagegen sind die Stadtbauräthe für Hoch- und Tiefbau Beamte. Von 4 Städten mit 50 000 bis 100 000 Einwohnern ist nur in einer Stadt und von 8 Städten mit 30 000 bis 50 000 Einwohnern nur in 3 Städten der erste Techniker gleichzeitig Beigeordneter.

Die Wahl zum Stadtbaurath bedarf nirgend einer Bestätigung; steht dagegen ein technischer Beigeordneter an der Spitze des Bauwesens, so bedarf seine Wahl der Bestätigung durch den König, wie bei jedem anderen Beigeordneten auch. Staatliche Prüfung wird, mit sehr wenigen Ausnahmen, überall verlangt. Probefristzeit ist vom Beigeordneten nur in Essen und in Mülheim a. d. Ruhr verlangt. Die Pensionsverhältnisse sind überall geregelt.

Ein wesentlicher Unterschied in der Stellung des zum Beigeordneten gewählten ersten Technikers in den Rheinlanden von der des zum Magistrats-Mitgliede gewählten Baurathes liegt in seiner Eigenschaft als Untergebener des Ober-Bürgermeisters: er hat zwar die ihm von diesem überwiesenen Geschäfte innerhalb gewisser Grenzen selbständig und in Vertretung des Ober-Bürgermeisters zu erledigen, hat aber bei Beschlussfassungen durch die Stadtverordneten-Versammlung, der der Ober-Bürgermeister präsidiert, nur als Referent mit beratender Stimme mitzuwirken. In den Deputationen haben die Beigeordneten nicht überall Sitz und Stimme, dagegen haben in einzelnen Städten die ersten und auch die zweiten Techniker in den Deputationen sowohl Sitz als auch Stimme.

II. Bayern.

In Bayern stehen Magistrate an der Spitze der Stadtverwaltungen, denen die Bauräthe als Mitglieder zweiter Ordnung angehören; denn sie haben in demselben nur in technischen Angelegenheiten Sitz und Stimme, ihre Anstellung ist zunächst nur eine widerrufliche und bedarf im Gegensatz zu derjenigen der rechtskundigen Mitglieder keiner Bestätigung. Ausser dem Stadtbaurath sind Bauamtmänner u. Obergeringenieure bzw. Bauamtsassessoren angestellt. Die Anstellung der Bauräthe erfolgt durch den Magistrat mit Zustimmung, und die der übrigen Techniker durch den Magistrat nach vorgängiger Vernehmung bzw. Zustimmung der Gemeinde-Bevollmächtigten. Für die Bauräthe wird in der Regel Prüfung für den Staatsdienst, im übrigen abgeschlossene akademische Bildung verlangt. In München wurde von dem jetzigen Inhaber der ersten Stelle einjährige, in den meisten anderen Städten sogar dreijährige Probefristzeit gefordert.

Die Pensions-Verhältnisse sind sehr günstige, da die Pension ähnlich jenen der Staatsbeamten mit $\frac{5}{10}$ des Gehaltes beginnt und bis zu $\frac{9}{10}$ für München und Nürnberg sogar bis zum vollen Jahresgehalt steigen kann.

In den Deputationen (Ausschüssen) hat nur der Baurath Sitz und Stimme.

III. Sachsen.

In den grösseren Städten des Kgrchs. Sachsen steht ein Magistrat an der Spitze der Verwaltung, dem der Stadtbaurath als vollberechtigtes Mitglied angehört.

Die Wahl erfolgt durch die Stadtverordneten, zunächst überall auf 6 Jahre, im Falle der Wiederwahl auf Lebenszeit, in Leipzig dagegen nur auf 12 Jahre. Einer Bestätigung bedarf die Wahl nur in Plauen und Zwickau durch den Kreishauptmann. Eine Probefristzeit wird nicht verlangt. Ausser dem Baurath sind in Dresden Stadtbaumeister, sonst Stadtbauinspektoren angestellt, für die ebenso wie für die Bauräthe Ablegung der Prüfung als Regierungs-Baumeister verlangt wird. Die Pensions-Verhältnisse sind geregelt; die Pension beträgt für den Baurath nach 6 Jahren 50 %. In den Deputationen haben nur die Bauräthe Sitz und Stimme.

IV. Württemberg.

An der Spitze der Stadtverwaltung steht ein Stadtschultheiss, dem in Stuttgart noch 2 besoldete Gemeinderäthe zur Seite stehen; im übrigen besteht das Kollegium aus ehrenamtlichen Mitgliedern. Nur in Stuttgart sind Bauräthe und ausserdem Bauinspektoren angestellt, in Ulm und in Heilbronn giebt es nur je einen Bauinspektor für das Tiefbauwesen und einen Stadtbaumeister für Hochbau. Mit Ausnahme der letzteren sind alle Techniker Regierungs-Baumeister. Keiner der Techniker hat im Gemeinderath und in einer Deputation Sitz und Stimme. Es pflegt jedoch in Stuttgart in der Bauabtheilung, in den weiteren Städten auch im Gemeinderath — bzw. Gemeinderath und Bürgerausschuss — in der Regel dem Techniker beratende Stimme und der Vortrag der in seinen Wirkungskreis fallenden Gegenstände eingeräumt zu werden. Die Wahl erfolgt durch den Gemeinderath im Allgemeinen auf Lebenszeit und bedarf keiner Bestätigung. Der Stadtbaumeister in Ulm ist mit vierteljährlicher Kündigung angestellt. Die Pensions-Verhältnisse sind geregelt, doch beginnt die Pensions-Berechtigung erst nach vollendetem 9. Jahre. Der Pensions-Bezug steigt von 40 bis 75 bzw. 80 % des Gehaltes. Probefristleistung wird nicht verlangt.

V. Baden.

In den badischen Städten steht ein Stadtrath, dessen Vorsitz der Ober-Bürgermeister führt, an der Spitze.

Die Stellung der Techniker ist ebenso beschränkt wie in Württemberg; die Pensions-Verhältnisse sind noch ungünstiger. Beispielsweise erreicht, da die Pensions-Berechtigung erst nach vollendetem 10. Dienstjahre beginnt und nur mit 30% berechnet wird, in der grössten Stadt, in Mannheim, der Pensionsbetrag mit 3500 M. seine Höchstgrenze.

VI. Hessen.

In Hessen steht wie im Rheinlande der Bürgermeister mit 2 bzw. 3 Beigeordneten an der Spitze der Stadtverwaltung. 1 oder 2 Techniker sind neben einem Juristen Beigeordnete; ihre Wahl erfolgt durch die Stadtverordneten-Versammlung auf 12 Jahre und muss durch den Grossherzog bestätigt werden. Für den technischen Beigeordneten wird Prüfung als Regierungs-Baumeister verlangt, für die in Darmstadt und Mainz noch angestellten Stadtbaumeister und Bauinspektoren nicht. Probefristzeit ist nicht vorgeschrieben. Die Pensionsverhältnisse sind verschiedenartig, doch nicht ungünstig geregelt. Die Bestimmungen entsprechen z. B. in Darmstadt denen des Staatsdienstes. In Giessen — 25600 Einwohner — ist der Bürgermeister geprüfter Baumeister, der Stadtbaurath dagegen ist nicht Beigeordneter und hat auch in den Deputationen nur Sitz, obwohl auch für ihn Prüfung als Regierungs-Baumeister verlangt wird.

VII. Mecklenburg-Schwerin.

In den Städten Schwerin und Rostock besteht eine Magistrats-Verfassung. Während in Schwerin der Stadtbaurath dem Magistrat als vollberechtigtes Mitglied angehört, sind in Rostock die obersten Baubeamten, der Baudirektor und der Hafen-Baudirektor nicht Mitglieder und haben auch in den Deputationen weder Sitz noch Stimme. Die Wahl wird durch den Rath — Magistrat — vollzogen und zwar in Schwerin auf Vorschlag des Bürger-Ausschusses; sie erfolgt auf Lebenszeit und bedarf keiner Bestätigung. Die Prüfung als Regierungs-Baumeister wird verlangt. Pensionsberechtigung tritt nach 10 Jahren ein und der Pensionsbetrag bewegt sich in Schwerin zwischen 25 und 90%, in Rostock zwischen 33 1/3 und 75% des Gehaltes.

VIII. Oldenburg.

Die Verhältnisse entsprechen ganz denen in Schwerin, nur dass die Baumeister-Prüfung nicht unbedingt vorgeschrieben ist, und dass der Pensionsbezug 50–90% des Gehaltes beträgt.

IX. Braunschweig.

In Braunschweig besteht ebenfalls Magistrats-Verfassung, jedoch gehört kein Techniker dem Magistrat als Mitglied an. Stadtbaurath und -Baumeister müssen Regierten-Baumeister sein; sie werden durch die Stadtverordneten-Versammlung gewählt und zwar auf Lebenszeit nach vorheriger einjähriger Probefristzeit. Weder Baurath noch Baumeister haben in den Deputationen Sitz oder Stimme. Pensions-Berechtigung tritt nach 5 Jahren mit 1/3 des Gehaltes ein und steigt bis zum vollen Gehalt bei 50 Jahren. Es können jedoch die Baubeamten ohne ihren Willen pensionirt werden, ohne dienstunfähig zu sein.

Vermischtes.

Baurath Alfred Lent, seit 1878 Geschäftsleiter in der Diskonto-Gesellschaft in Berlin, scheidet, wie wir den Tagesblättern entnehmen, mit dem Jahresschlusse seiner Gesundheit halber aus der Direktion aus. Die Gesellschaft verliert damit einen auf dem Gebiete der Technik bewährten und in seltenem Maasse erfahrenen Mitarbeiter, der 20 Jahre lang seine Kraft erfolgreich in ihren Dienst gestellt hatte. Von Hause aus Eisenbahnfachmann, wurde er zunächst auf diesem Gebiete von der Gesellschaft mit Aufgaben betraut, so mit der Aufstellung der Pläne und Leitung der Ausführung der Dortmund-Gronauer und Marienburg-Mlawkaer Bahn. Als Geschäftsleiter entwickelte er dann eine überaus vielseitige Thätigkeit bei den verschiedenen grossen Unternehmungen, an welchen sich die Gesellschaft betheiligte, auf dem Gebiete des Eisenbahn- und Strassenbahnbaues, der elektr. und Montanindustrie, die ihm nach manchen Richtungen hin wesentliche Förderung verdanken.

Ueber statisch bestimmte mehrtheilige Streben-Fachwerke. (Vergl. Dtsche. Bztg. No. 80 1901.) Dass unter Umständen ein ebenes Fachwerk mit doppeltem Strebenzuge — als Netz mit reibungslosen Gelenken betrachtet — statisch bestimmt sein kann, hat nicht zuerst Hr. Mehrten, sondern schon vor vielen Jahren Hr. Engesser festgestellt in dem Aufsätze: „Umbau der Glasträgerbrücke“ auf S. 498 der Zeitschrift des Vereins Dtsch. Ingen. vom Jahre 1890. Dass in diesen vielen Jahren weder Hr. Engesser, noch

X. Sachsen-Koburg-Gotha.

Gotha besitzt Magistrats-Verfassung, doch gehört der Baurath nicht als Mitglied zum Magistrat, in welchem ihm jedoch Sitz gewährt ist. Stimmberechtigung hat er dagegen nur in der Sanitäts- und Feuerlösch-Kommission. Der Baurath braucht nicht geprüfter Baumeister zu sein. Er muss vor seiner Anstellung einen mindestens dreijährigen Probefristdienst leisten.

XI. Anhalt.

In Dessau ist ein Magistrat vorhanden, dem der Stadtbaumeister als gleichzeitiger Stadtrath als vollberechtigtes Mitglied angehört. Seine Wahl erfolgt durch die Stadtverordneten-Versammlung und zwar zum Stadtbaumeister auf Lebenszeit, während sich die Wahl zum Stadtrath nur auf 12 Jahre erstreckt. Prüfung als Regierungs-Baumeister und ein Jahr Probezeit werden verlangt. Die Pensions-Verhältnisse sind in der Weise geregelt, dass der Stadtbaumeister, wie alle Gemeindebeamten, Mitglied der staatlichen Wittwenkasse ist.

XII. Reuss jüngere Linie.

In Gera steht ein Stadtrath — Magistrat — an der Spitze, dem der Stadtbaurath als vollberechtigtes Mitglied angehört. Seine Wahl erfolgt auf 6 Jahre durch den Gemeinderath und unterliegt der Bestätigung durch das Ministerium. Prüfung als Regierungs-Baumeister ist nicht Bedingung.

XIII. Elsass-Lothringen.

Wie im Rheinlande bildet die Spitze der Verwaltung ein Bürgermeister, dem Beigeordnete zur Seite stehen. Die Stadtbauräthe sind Beamte und haben in keiner Kommission Sitz oder Stimme. Ihre Wahl erfolgt selbständig durch den Bürgermeister in der Regel auf Lebenszeit und unterliegt keiner Bestätigung. Ueber Vorbildung bestehen keine Vorschriften. Die Pensions-Verhältnisse sind entsprechend denjenigen für die Reichsbeamten geregelt.

Aus der vorstehenden Zusammensetzung, welche die Zustände wiedergibt, wie sie im Frühjahr dieses Jahres bestanden haben, geht hervor, dass unter den 94 inbetracht gezogenen grösseren deutschen Städten, von denen 62 auf Preussen, 5 auf Bayern, 6 auf das Kgrch. Sachsen, 3 auf Württemberg, je 4 auf Baden und Hessen, je 2 auf Mecklenburg-Schwerin und Elsass-Lothringen, je 1 auf Braunschweig, Anhalt, Lippe-Detmold, Reuss j. L., Sachsen-Koburg-Gotha entfallen, die Stellung der leitenden Stadtbaubeamten folgende war:

Bei 45 dieser Städte mit Magistrats-Verfassung nimmt der höchste Baubeamte die vollberechtigte Stellung eines Mitgliedes der Verwaltung ein, während er in 10 Städten mit Bürgermeister-Verfassung Beigeordneter ist; in 7 Städten ist er zwar Magistrats-Mitglied, aber mit entscheidender Stimme nur in den Angelegenheiten seines Arbeitsgebietes (namentlich in Bayern); in 32 Städten ist er überhaupt nicht Mitglied der Verwaltung, hat in derselben auch nicht Sitz mit beratender Stimme, gehört z. Th. in die Klasse der Unterbeamten und ist als solcher von der Theilnahme an der Leitung der Stadtverwaltung überhaupt ausgeschlossen. — (Schluss folgt.)

sonst Jemand den Gedanken weiter verfolgt hat, erklärt sich daraus, dass ein derartig konstruirter Träger, falls er thatsächlich den nur für die Berechnung inbetracht kommenden kleinen Vortheil der inneren statischen Bestimmtheit haben soll: 1. Gurtungen haben müsste, die an jedem Knotenpunkte unterbrochen sind, 2. keine Vernietung der sich kreuzenden Streben aufweisen dürfte. Da die Tragwand kaum jemals so ausgeführt werden wird, so ist dieselbe, auch wenn eines jener statisch bestimmten Netze gewählt wird, mindestens sovielmals statisch unbestimmt, als steife Gurtknoten und als vernietete Kreuzungen vorhanden sind. Die Lastvertheilung wird in überwiegendem Maasse, wenn nicht sogar ausschliesslich, durch die Steifigkeit der Gurtungen beeinflusst sein; ob dabei der doppelte Strebenzug zum Anfangspunkt zurückkehrt oder nicht, wird ohne Belang sein.

Dass die Steifigkeit der Gurtungen von so grossem Einflusse ist, lehrt die Belastungsprobe bis zum Bruche, welche die grossherz. badische Eisenbahn-Verwaltung an der alten Erlenbachbrücke der Schwarzwaldbahn im Jahre 1897 vorgenommen hat. Ueber diese Belastungsprobe ist ein als Manuskript gedruckter offizieller Bericht vorhanden, von welchem ein leider allzu kurzer Auszug in der Schweizerischen Bauzeitung 1900, Band 35, zu finden ist. Lange ehe der Bruch eintrat, waren alle maassgebenden Druckstreben der Gitterwand durch Knickung ausser Wirksamkeit getreten, die Querkräfte

waren also durch die Gurtungen allein aufgenommen. Ob hierbei das Netz statisch bestimmt war oder nicht, war demnach ganz gleichgültig; wären aber die Gurtungen an jedem Knotenpunkte unterbrochen und die Strebenkreuzungen nicht vernietet gewesen, beim ersten Ausknicken der Druckstreben wäre schon der Bruch erfolgt.

Wie man übrigens die Mitwirkung der einzelnen Strebenzüge einer mit mehreren Strebenzügen und steifen Gurtungen versehenen Tragwand zahlenmässig ermitteln kann, hat Engesser in der Schweizerischen Bauzeitung vom 18. Juli 1896 dargestellt. Bezüglich der Knicksicherheit einer solchen Tragwand ist von mir Einiges in der Schweizerischen Bauzeitung vom 26. Febr. 1898 veröffentlicht.

Karlsruhe, Oktober 1901.

Kriemler.

Gerüsthalter. Beistehend abgebildeter Gerüsthalter, D. G. M. 160458, von dem Schmiedemeister Albin Viertel in Jahrsdorf (Sachsen) konstruiert, zeichnet sich durch seine Einfachheit, leichte Handhabung und Sicherheit aus. Er besteht aus einem starken schmiedeisenen Bügel (5/24 mm), welcher unterhalb verkörpft, mit Zähnen versehen und mittels um den Gerüststamm geschlungener Kette an diesem befestigt wird. Oberhalb mit seinen zusammen-geschweissten Enden abgebogen, nimmt er den Netzpfehl oder das Querholz auf und wird durch dessen Druck und Belastung fest an den Gerüststamm an-gepresst, wodurch sich die Zähne gleich-zeitig in den Gerüststamm einsetzen und ein Abrutschen des Gerüsthalters verhindern. Er wird in verschiedenen Grössen und Eisenstücken bei mässigen Preisen von dem Erfinder geliefert und hat sich gut bewährt. —

A. Gottschaldt, Baurath.



Das kunsthistorische Institut zu Florenz, gegründet zur Förderung kunsthistorischer Studien namentlich über Florenz und Toskana, soll, nachdem es mehr als 3 Jahre lediglich auf Privathilfe angewiesen war, nunmehr eine Unterstützungssumme seitens des Reiches von 10 000 M. erhalten. Die Bibliothek umfasst rd. 2300 Bände, über Florenz allein 471 Werke. Das Abbildungsmaterial besteht aus etwa 6500 Blatt Photographien, Stichen, Zeichnungen, Malereien, vorwiegend die florentiner oder die toskanische Kunst betreffend. —

Bücherschau.

Meyer's Konversations-Lexikon. Fünfte Auflage. Einund-zwanzigster Band. Jahres-Supplement 1900—1901. Leipzig und Wien. Bibliographisches Institut. 1901.

Kein Nachlassen der Sorgfalt in der textlichen Behandlung wie in der Illustration lässt sich in der fort-schreitenden Zahl der Bände erkennen, schon äusserlich ein gutes Zeichen für den unverminderten Werth dieses trefflichen Nachschlagewerkes. Die Artikel „Bildhau-erkunst“ (Plastik der Gegenwart, mit drei schön und reich illustrierten doppelseitigen Tafeln mit gut gewählten Bei-spielen), „Börsengebäude“, mit 4 Ansichten und zahl-reichen Grundrissen, „Elektrische Kraftübertragung“ (mit reicher Illustration), „Kaisergräber in Speyer“, „Moderne Keramik“ (mit einer prächtigen farbigen Doppeltafel), „Mo-torwagen“ sind bei gedrangter Uebersicht über das ein-schlägige Gebiet ungemein anschaulich. Dasselbe würde sich von den Artikeln „Museumsgebäude“ und „Parlaments-häuser“ sagen lassen, wenn für die Illustration derselben nicht etwas zu mangelhafte Holzschnitte gewählt wären. Vorzüglich dagegen sind wieder die Artikel „Stadtbahnen“, „Städtewesen“, „Tapeten“ usw.

Bei der Redaktion d. Bl. eingegangene litterar. Neuheiten: Adressbuch für das gesammte Baugewerbe Deutschlands. Verzeichniss der für das Baugewerbe in-betrachtet kommenden Fabrikannten und Lieferanten. Leipzig 1901/1902. Eisenschmidt & Schulze. Pr. 6 M.

Bates System of Hydraulic Dredging. London, W. Bates. Buschmann, Claus, Dr. Der Kampf um Arbeit. Stuttgart 1901. Verlag Heimdall (Rudolf Blaedel). Pr. 1 M.

Brenner, Wilh, Reg.- u. Kr.-Brth. 5. Bericht über die Ge-schäftsthätigkeit des k. bayer. Wasserversor-gungs-Bureaus für das 23. Geschäftsjahr 1900. München 1901. R. Oldenbourg.

Dannemann, A., Dr. Bau, Einrichtung und Organi-sation psychiatrischer Stadtasyle. Betrachtungen über eine zeitgemässe Verbesserung der Fürsorge für Geistes-und Nervenkränke. Halle a. S. 1901. Carl Marhold. Pr. 4 M.

Ehlerding, W. Der Kunstschmied. Vorlagen für Schlosser-und Schmiedearbeiten. 1. u. 2. Heft. Ravensburg 1901. Otto Maier. Pr. des Heftes 50 Pf.

Geck, A., Dr. Hilfe gegen faule Schuldner. 6. Aufl. Berlin 1901. Hans Th. Hoffmann.

Götze, Herm. Doppelte Buchführung für das Bau-wesen. Würzburg 1900. Conr. Weiske (Gg. Schmidt). Pr. 2 M.

Preisbewerbungen.

Zu dem Wettbewerb betr. Entwürfe für den Neubau der Spar- und Leihkasse in Glückstadt sind 176 (!) Arbeiten eingelaufen, ein leider sehr betrübendes Zeichen der Zeit. —

Chronik.

Die Eröffnung der Berliner Hochbahnstrecke Warschauer Brücke-Hallesches Thor-Potsdamer Platz soll am 15. Dez. d. J. und die der übrigen Strecke am 1. Jan. 1902 stattfinden. —

Die Einweihung des Marianums in München, einer nach den Entwürfen des Arch. Prof. K. Hocheder errichteten Anstalt für Arbeiterinnen, hat am 3. Nov. d. J. stattgefunden. —

Der Königsberger Seekanal, ein von Königsberg bis Pillau sich erstreckendes, durch Dämme geschütztes neues Fahrwasser von 6,5 m Tiefe (gegen 3,77 m der früheren Fahrrinne), wird am 15. Nov. d. J. dem Verkehr übergeben. —

Die Schifferbörse in Ruhrort (s. S. 560) hat nicht 180 000, sondern 254 000 M. gekostet, von welcher Summe die Ruhrhafen-verwaltung 184 000 M. trug, während 70 000 M. freiwilliger Bei-träge von der Stadt Ruhrort und anderen Börseninteressenten geleistet wurden. Das Gebäude wurde unter der Oberleitung des Hrn. Reg.- u. Brth. Endell in Düsseldorf durch Hrn. Landbauinsp. Hertel ausgeführt. —

Die St. Antoniskirche in Favoriten in Wien, ein nach dem Vorbilde der St. Markuskirche in Venedig nach den Entwürfen des Brth Franz v. Neumann errichtetes, etwa 3500 Personen fassendes Gotteshaus, wurde am 10. Nov. d. J. feierlich geweiht. —

Ein Kolleg über Städtebau an der Technischen Hoch-schule in Wien wurde, als das erste in Oesterreich, mit Beginn dieses Studienhalbjahres durch Prof. Karl Mayreder eröffnet. —

Das neue Parlamentsgebäude in Bern, ein Werk des Architekten Prof. H. Auer in Bern, soll zum nächsten Frühjahr bezogen werden. —

Ein neues Börsengebäude in Mailand, nach dem Entwürfe des Architekten Prof. L. Broggi, von der Brera in Mailand, im Stile der italienischen Hochrenaissance errichtet, wurde kürzlich seiner Bestimmung übergeben. —

Eine städtische Festhalle für Koblenz, durch die Archi-tekten Müller & von Fisenne im Stile eines mit modernen Ein-flüssen versetzten Barock erbaut, wurde am 12. Oktober d. J. eingeweiht. —

Die wiederhergestellte Amanduskirche in Urach, unter Graf Eberhard im Barte 1479—1499 erbaut, ist in diesen Tagen dem Gottesdienste wieder übergeben worden. Die Wiederher-stellungsarbeiten wurden durch Hrn. Brth. Dolmetsch in Stuttgart geleitet. —

Eine elektrische Bahn von Neapel zum Vesuv als Ver-bingung zwischen dem städt. Strassennetz und der im Besitz der bekannten Firma Cook & Sons befindlichen Drahtseilbahn zum Gipfel des Vesuv, wird von genannter Firma mit 7,5 km Ges.-Länge ausgeführt, davon 1,85 km als Zahnradbahn mit 25 % Steigung. —

Brief- und Fragekasten.

Hrn. Arch. L. J. in Heidelberg. Nach Ihrer Sachdarstellung ist es weder zu einer festen Preisabrede, noch zur Vereinbarung der Grundsätze gekommen, nach denen die Preisberechnung zu er-folgen hatte. Mithin entscheidet gemäss B. G. B. § 632 das richter-liche Ermessen unter Zuziehung von Sachkundigen. Der Richter ist nicht verpflichtet, für seine Werthzuzubilligung entweder die Auf-stellung nach Stunden oder nach Prozents der Bausumme zu wählen, darf vielmehr den Werth der Arbeit einerseits nach dem Nutzen, welchen sie dem Empfänger bringt, andererseits nach ihren Selbst-kosten bestimmen. Denn verstehen wir Ihre Sachdarstellung recht, so sind Sie vom Auftrage zurückgetreten und haben die Herstellung des vereinbarten Werkes abgebrochen. K. H.-e.

Hrn. Amtsger.-Rth. M. in Arnberg. Ein Werk, welches das Baurecht nach heutigem bürgerlichen Recht und unter Berück-sichtigung der in Geltung gebliebenen Satzungen des Landrechtes behandelt, ist bisher nicht erschienen oder doch wenigstens mir nicht bekannt geworden, obschon Neuerungen auf diesem Gebiete von zwei hervorragenden Buchhandlungen mir vorgelegt zu werden pflegen. K. H.-e.

Hrn. Arch. P. M. in Herford. Es kann zweifelhaft sein, ob die von Ihnen geforderten Arbeiten nicht zur „Feststellung der Bau-rechnungen“ als nöthig erachtet werden. Eine Antwort hierüber könnte nur nach näherer Kenntniss der Sachlage gegeben werden. Wir würden es ferner zum mindesten für erwünscht halten, dass Sie über die von Ihnen angewiesenen Rechnungen Buch führen und zwar schon zu Ihrer eigenen Deckung. —

Hrn. F. W. B., Darmstadt. Veranden werden mitgerechnet. Anfragen an den Leserkreis.

Ich habe eine grössere Kupferindeckung (Kuppel) ausgeführt und möchte, da in hiesiger Gegend eine frühere oder spätere Oxy-dation des Kupfers als ausgeschossen betrachtet werden muss, eine solche künstlich hervorrufen. Giebt es nun ein Präparat, welches diese Oxydation zu schützen vermag? E. M. in Dortmund.

Inhalt: Der Entwurf für das Denkmal der Königin Victoria von Eng-land in London. — Die elektrische Hoch- und Untergrundbahn in Berlin von Siemens & Halske (Fortsetzung). — Denkschrift über die Stellung der höheren städtischen Baubeamten (Fortsetzung). — Vermischtes. — Bücher-schau. — Preisbewerbungen. — Chronik. — Brief- und Fragekasten. —

Hierzu eine Bildbeilage: Denkmal für die Königin Victoria von England in London.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortl. Albert Hofmann, Berlin. Druck von Wilh. Greve, Berlin.



Entwurf des Thores bei Spring Gardens von Ernest George.



Entwurf des Thores am Ostende der Mall von Rowand Anderson.

Der Entwurf für das Denkmal der Königin Victoria von England in London.

(Schluss.)

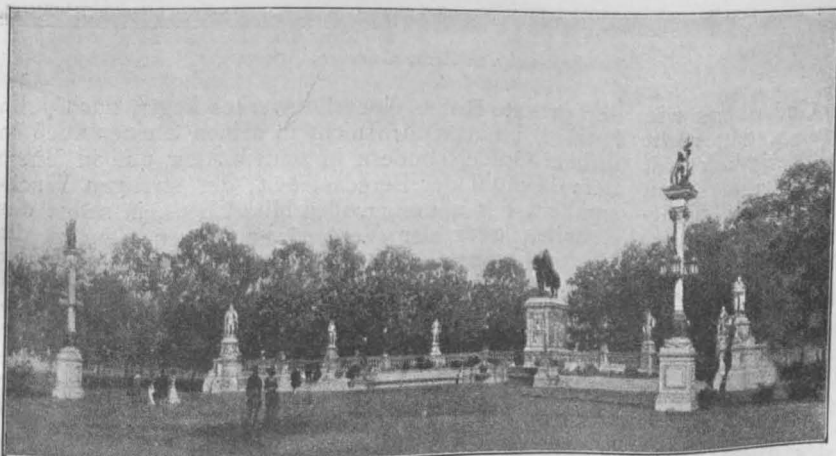
Der Gedanke, das Denkmal der Königin Victoria vor Buckingham-Palace zu errichten und die Mall zu einer grossen Siegesstrasse mit der Grundlage des victorianischen Zeitalters auszugestalten, kann nur als ein glücklicher betrachtet werden und gerade der Umstand, dass der

Palast kein solcher ist, der architektonischen Werth beansprucht, kommt der Freiheit des Denkmalgedankens zu gut. Leider ist nach den vorliegenden Skizzen der Aufbau des Denkmals selbst, der Mittelpunkt der gesamten Anlage, kein so bedeutender, wie er seinem Gedankeninhalte entspricht. Interessant ist die Fest-

stellung des „Builder“, dass Webb und, wie er vermuthet, auch die übrigen konkurrierenden Architekten keine Ahnung hatten von der Gestalt und den Verhältnissen des Denkmals selbst. Die genannte Zeitschrift meint, es wäre dies charakteristisch für die Art, wie diese wichtige Angelegenheit durchgepeitscht (hurried through) worden wäre und für den völligen Mangel „of ordinary common-sense in artistic matters, which distinguishes the English official mind“. Es kann daher nicht überraschen, dass sich die Architekten auch an diesem Theile der Anlage versucht und zumtheil Besseres hervorgebracht haben, wie der Bildhauer Brock, soweit natürlich die Skizzen kleinen Maassstabes ein Urtheil hierüber zulassen. Wenn es sowohl in den künstlerischen Kreisen wie auch in der Laienwelt jenseits des Kanals mit tiefgehender Verstimmlung hingenommen wurde, dass für die Entwürfe zu diesem bedeutendsten Denkmale, welches England überhaupt bisher zu errichten hatte, nicht die gesamte Künstlerwelt angerufen wurde, so zeigt sich daher diese Verstimmlung insbesondere berechtigt gegenüber dem bildnerischen Theile, dem Brock'schen Entwurf. Die Arbeiten für die Gestaltung des architektonischen Theiles waren von ungleich grösserem Erfolge begleitet und angesichts des Webb'schen Entwurfes kann man wohl die Frage aufwerfen, ob von einem auf weitere Kreise erstreckten Wettbewerbe in der Gesamtanlage — für die



Modell des Denkmals von Bildhauer Thomas Brock.



Entwurf für die Stelle gegenüber Marlborough Gate von R. Anderson.

Beurtheilung der Einzelheiten sind einstweilen noch zu wenig Anhaltspunkte gegeben — Besseres erreicht worden wäre.

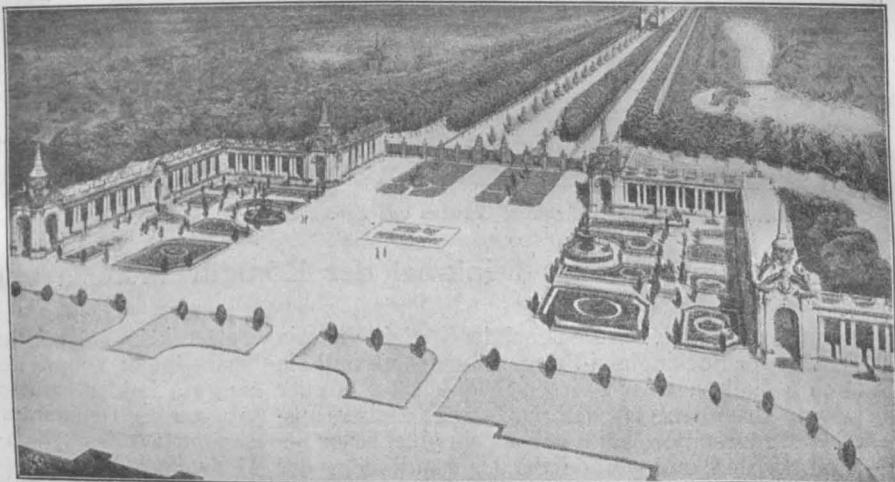
Der Entwurf von Aston Webb, welchen wir auf der Beilage zu No. 92 nach dem „Builder“ und in einem Lageplan S. 572 wiedergegeben haben, hat unzweifelhaft einen grossen Zug. Interessant ist, dass der Palast selbst nicht als ein wesentlicher Bestandtheil mit in die Anlage einbezogen wurde, sondern dass der Künstler vor ihm eine auf die ganze Breiten- ausdehnung des Palastes und auf eine darüber hinaus- gehende nördliche Verlängerung sich erstreckende Säulenhalle als Durchmesser eines weiten Halbkreises schuf, in dessen ungefährem Mittelpunkt das Denkmal selbst sich erheben würde. Buckingham-Palace erscheint so in der zweifachen Bedeutung, der Denkmal- Anlage den Platz angewiesen zu haben, im übrigen aber mit dieser selbst nicht in einer engeren künstlerischen Ver- bindung zu stehen.

Das ist sehr wesentlich und, wie wir nicht verhehlen wollen, sehr glücklich. Zwischen der genannten Säulen- halle und dem Palaste ist eine wohlgeordnete, symmetrische Platzanlage geschaffen. Die im Halbkreis geschwungenen Säulenhallen mit geradem Gebälk endigen in symmetrisch angelegte, durch Kuppelbau- ten flankirte seitliche Thor- bauten, während der Haupt- zugang zu dem Halbkreis, dem Garten der Königin, dem Queen's garden, frei und ohne architektonische Ueber- deckung geblieben ist. In der Axe des 45° -Winkels sind die Säulenhallen durch grosse Brunnenanlagen mit gleich- falls kuppelgekröntem Mittel- bau unterbrochen. Als ein besonderer Vorzug in der Anlage der Siegesstrasse sind die Durchführung der senk- recht zu dieser gehenden Hauptverkehrsadern und die Schaffung von platzartigen Erweiterungen an diesen Stellen zu betrachten. Solche Denkmalplätze sind angelegt worden in der Axe von Marl- borough-Gate und in der des Waterloo-Platzes. Der werth- vollste Gedanke der Anlage aber ist die Schaffung einer Verbindung mit dem Trafal- gar-Platz, mit dem Strand, mit der Northumberland-Ave- nue und mit Whitehall durch eine kreisrunde Platz-Anlage mit Brunnen. Die Bedeutung dieses Gedankens wie überhaupt die Grossartigkeit der Anlage tritt recht springend in die Augen bei ihrem Vergleich mit den beiden Vorschlägen des „Builder“, die schon bei Marlborough-Gate endigen. Ohne Zweifel er- innert diese Siegesstrasse, welche vom Denkmal der Königin bis zum Mittelpunkt des kreisrunden Platzes bei Charing Cross eine Ausdehnung von rd. 1 km be- sitzt, nach ihrer Ausführung an den Tuilleries-Garten und die Champs-Élysées in Paris, die zu übertreffen man vielleicht auch in der Absicht des Denkmal-Gedankens liegend betrachten darf. Auf Einzelheiten des archi- tektonischen Aufbaues einzugehen, wäre in diesem Augenblicke noch verfrüht. Es kann von Aston Webb sicher eine geistvolle Behandlung des Aufbaues er- wartet werden, wenn man andererseits vielleicht auch

bedauern darf, dass hier kein Inigo Jones den Stift zu führen hat.

Ueber die übrigen Entwürfe können wir uns kurz fassen. Wir geben in den Abbildgn. S. 577, sowie beisteh. Proben ihrer künstlerischen Haltung. Sie stehen, was Grösse der Auffassung anbelangt, dem Webb'schen Ent- wurf erheblich nach, wenngleich sie im Einzelnen man- che reizvolle Bildung zeigen. In dieser Beziehung sei auf die Entwürfe von George u. Anderson hingewiesen.

Ist es gestattet, ein Gesamturtheil über das in Aussicht genommene Denkmal zu fällen, so darf man, wenn der Bildhauer nicht die Erwartungen täuscht, wohl ein Werk würdig des grossen Zeitalters, als dessen Verkörperung es erscheinen soll, erwarten. Freilich, eine Westminster-Abtei kann es trotz seiner grossgedachten Anlage vorläufig nicht werden. „Denn



Entwurf von T. G. Jackson



Entwurf von Ernst George.

der grösste Ruhm eines Bauwerkes liegt“, nach John Ruskin, „thatsächlich nicht in seinen Steinen noch in seinem Golde, sondern in seinem Alter und in jenem tiefen Gefühl der Beredsamkeit, der strengen Wach- samkeit, des ahnungsvollen Miterlebens, ja selbst des Beifalles oder der Verwerfung, deren Zeugen die Mauern waren, welche lange von den Wogen der Menschheit umspült wurden . . . und nicht bevor ein Bauwerk diesen Charakter angenommen hat, bis es durch den Ruhm und die Thaten der Menschen geheiligt worden ist, bis seine Mauern Zeugen des Schmerzes gewesen sind und seine Pfeiler aus dem Schatten des Todes aufsteigen, kann sein Dasein, dauerhafter als die natürlichen Dinge der es umgeben- den Welt, mit soviel Inhalt, als diese selbst an Sprache und Leben besitzen, ganz erfüllt werden.“ — — H. —

Wünsche der Techniker bezüglich einer Abänderung der jetzigen Verhältnisse.

Diese Verschiedenheit in den einzelnen Landestheilen entbehrt einer in der Art der Thätigkeit der leitenden Techniker liegenden Begründung; auch die Bedeutung der technischen Aufgaben ist im Osten und Westen, im Norden und Süden des Reiches für die gedeihliche Entwicklung der Städte die gleiche. Ebenso unberechtigt erscheint die Zurücksetzung des Technikers gegenüber dem juristisch vorgebildeten Verwaltungsbeamten, wie sie sich nach obigem noch in vielen Städten findet. Sowohl nach der allgemeinen wie nach der akademischen Vorbildung werden gleich hohe Ansprüche gestellt, während andererseits, wie schon hervorgehoben wurde, das Schwergewicht der gesamten städtischen Verwaltung immer mehr nach dem wirtschaftlichen Gebiete hinüberneigt, also in Aufgaben liegt, zu deren Lösung beizutragen der Techniker mindestens in gleicher Weise berufen ist, wie der Verwaltungs-Beamte, und das um so mehr, als die wirtschaftlichen und technischen Fragen meist in untrennbarem Zusammenhang stehen. Wenn aber der Techniker seine volle Kraft erfolgreich nach dieser Richtung hin einsetzen soll, so muss ihm auch eine vollberechtigte Stellung in der städtischen Verwaltung gegeben werden. Es wird ihm nur dann möglich sein, die zweckmässigsten Mittel für die Befriedigung der Bedürfnisse eines grossen Gemeinwesens zu finden, wenn er selbst Fühlung mit allen Abtheilungen der Verwaltung hat, da seine Thätigkeit fast nach allen Richtungen hin eingreift. Das, was er geplant hat, wird er auch nur dann mit vollem Erfolge durchführen können, wenn er seine Entwürfe und Absichten selbst vor den entscheidenden Organen der Verwaltung vertreten kann und nicht gezwungen ist, sich dazu des Mundes eines Nichtfachmannes zu bedienen, der dieser Aufgabe unmöglich in dem gleichen Maasse gerecht werden kann, und dessen Einschlebung ausserdem eine erhebliche Erschwerung des Geschäftsganges bedeutet. Dass die Berufsfreudigkeit darunter leiden muss, wenn dem Techniker gewissermaassen ein Vormund gesetzt wird, während er andererseits bei voller Verantwortlichkeit in noch erhöhtem Maasse seine Kraft und sein Können zum Nutzen des Gemeinwesens, dem er dient, einsetzen wird, braucht wohl kaum besonders betont zu werden. Es hat sich daher die Einrichtung der vollberechtigten Mitgliedschaft der leitenden Techniker in der obersten Stadtverwaltung, wie sie namentlich in den alten preussischen Provinzen besteht, so durchaus bewährt, dass eine ganze Reihe von einsichtigen Stadtverwaltungen in den letzten Jahren ihren obersten Baubeamten die gleiche Stellung eingeräumt haben. Andererseits werden diejenigen Städte, die sich dieser Einsicht verschliessen, es immer schwieriger finden, ihren Bedarf an höheren Technikern zu decken, da mit dem wachsenden Standesbewusstsein und in der berechtigten Werthschätzung der Bedeutung der eigenen Leistungen, immer mehr die Forderung aufgestellt wird, nur bei solchen Stadtgemeinden einzutreten, welche die höheren Techniker als vollberechtigte Mitglieder ihrer Verwaltung anerkennen.

Der Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine hat schon im Jahre 1897 der Ansicht Ausdruck gegeben, „dass aus sachlichen und persönlichen Gründen den obersten Baubeamten der grösseren Städte die vollberechtigte Mitgliedschaft der städtischen Verwaltung zustehe, wie solches in mehreren Theilen Deutschlands, besonders in den östlichen Provinzen Preussens thatsächlich mit bestem Erfolge der Fall ist.“

Gesetzliche Hindernisse stehen dem, wie aus der vorstehenden Darstellung hervorgeht, z. Zt. nur in Bayern, Württemberg und Baden entgegen, aber auch diese werden sich im geeigneten Zeitpunkte überwinden lassen. Denn auch die Gesetze müssen sich schliesslich den Forderungen veränderter Zeitverhältnisse anpassen. In Württemberg scheint der Zeitpunkt hierzu gegeben, da eine neue Ordnung des Städtewesens geplant und eingeleitet ist. Im übrigen sind die Hindernisse meist nur formaler Natur und lassen sich, wie das Vorgehen der rheinischen Städte zeigt, auch unter scheinbar schwierigen Verhältnissen überwinden. Wo ein Wille ist, da ist auch ein Weg.

Dem Verband liegt es selbstverständlich fern, eine Beseitigung aller Verschiedenheiten in der Stellung der städt. Baubeamten anzustreben; diese werden nicht aufhören, so lange die Landesgesetze und die Städteordnungen verschieden sind; er tritt aber dafür ein, dass bei Aenderung der Gesetzgebung bestehende Härten ausgeglichen werden, dass z. B. die durchaus unzeitgemässen

Bestimmungen beseitigt werden, nach denen die Stadtbauräthe in der Rheinprovinz, in Schleswig-Holstein, in Hessen-Nassau und ausserdem in den Reichslanden zu den „Unterbeamten“ zählen. Es wird zwar Niemand mehr die Bedeutung der Technik derartig verkennen, dass er mit diesem Ausdruck die höheren Techniker als minderwerthig gegenüber den „Oberbeamten“ einschätzen wollte, thatsächlich verschliesst aber diese Rangstellung den Stadtbauräthen den Eingang in die leitende Verwaltung, in die sie nur unter Aufgabe ihrer eigentlichen Berufsstellung, also gewissermaassen auf Umwegen gelangen können.

Aber nicht nur bei den obersten technischen Beamten, von denen bisher nur allein die Rede war, da ihre Stellung naturgemäss in erster Linie bestimmend ist für diejenige aller anderen technischen Beamten einer Stadtgemeinde, sondern auch bei den übrigen höheren Baubeamten, die neben und unter den Stadtbauräthen als Stadt-Bauinspektoren und Stadtbaumeister angestellt sind, bleibt noch mancherlei zu wünschen übrig. Hier machen auch z. Th. diejenigen Landestheile keine Ausnahme, in denen die Stadtbauräthe vollberechtigte Verwaltungs-Mitglieder sind. Auch für diese ist, namentlich in den grossen Stadtgemeinden, eine erhöhte Selbständigkeit bei gleichzeitig wachsender Verantwortlichkeit und eine ausgiebige Mitwirkung in den Deputationen bei der Vorlage und Berathung der von ihnen bearbeiteten Aufgaben erwünscht und im eigenen Interesse der Verwaltung geboten.

Die Wünsche der höheren städtischen Baubeamten bezüglich einer zeitgemässen Aenderung im Verwaltungskörper grösserer Stadtgemeinden lassen sich, soweit sie einer Regelung nach allgemeinen Gesichtspunkten für ganz Deutschland unterworfen werden können, kurz folgendermaassen zusammenfassen:

1. Gewährung der vollberechtigten Mitgliedschaft in der Stadtverwaltung an die obersten Baubeamten unter voller Wahrung aller ihnen daraus erwachsenden Rechte und Pflichten, also Bewilligung von Sitz und Stimme im Magistrat bei Stadtgemeinden mit kollegialischer Verfassung und Wahl zum Beigeordneten bei Bürgermeister-Verfassung; Uebertragung des vollen Dezernates in allen Fragen ihres eigenen Arbeitsgebietes und des Kodezernates in denjenigen Fragen, an denen technische Interessen in erheblichem Maasse Antheil nehmen; Vertretung der Angelegenheiten ihres Arbeitsgebietes in den Kommissionen und Deputationen, sowie vor den maassgebenden Körperschaften der Gemeinden.
2. Wo die geltenden gesetzlichen Bestimmungen einer derartigen Regelung z. Z. entgegenstehen, ist darauf hinzuwirken, dass bei Aenderungen derselben auch die Stellung der Baubeamten im vorstehenden Sinne geregelt werden möge, wobei namentlich auch die Klassifizierung der Stadtbauräthe als „Unterbeamte“ in Wegfall zu kommen hätte.
3. Gleichberechtigung der technischen Magistratspersonen mit den nichttechnischen in Beziehung auf den Vorsitz in Kommissionen und Deputationen.
4. Wegfall der Probefristzeit für Stadtbauräthe und Stadtbauinspektoren.
5. Anrechnung der im Staats- und Gemeindedienst an anderer Stelle zugebrachten Dienstzeit auf das Besoldungs-Dienstalter der höheren städtischen Baubeamten.
6. Volle Vertretung des Stadtbaurathes in Krankheits- und Urlaubsfällen durch den nächststehenden Baubeamten, soweit diese Vertretung gesetzlich zulässig ist.
7. Verleihung von Vertragsrecht und soweit möglich auch Stimmberechtigung an die Stadtbauinspektoren in den Deputationen oder Kommissionen für die von ihnen bearbeiteten Angelegenheiten.
8. Zuziehung der Bauinspektoren zu den Verhandlungen mit anderen Verwaltungen und Behörden innerhalb ihres Arbeitsgebietes.

Der Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine steht auf dem Standpunkte, dass diese Wünsche der höheren städtischen Baubeamten keine unberechtigten Forderungen enthalten, dass vielmehr ihre Erfüllung die höheren Techniker in der Stadtbaupverwaltung nur auf die Stelle bringen würde, welche ihnen in derselben unter den heutigen Verhältnissen zweifellos zukommt und ihnen, wo das bisher noch nicht geschehen ist, über kurz oder lang doch gewährt werden muss, wenn die Städte nicht selbst gegen ihre eigenen Interessen angehen wollen. —

Vermischtes.

Die Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen in Berlin übergibt der Öffentlichkeit die folgenden Mittheilungen über die von ihr angestellten Versuche, die anfangs Sept. dieses Jahres auf der kgl. Militär-Eisenbahn bei Berlin begonnen wurden. Versuche mit zwei Schnellbahnwagen fanden zunächst unter Vorspann einer Lokomotive statt, um die Wagen einzufahren und in ihren einzelnen Theilen reguliren zu können. Nach Beendigung der Vorversuche wurde mit den elektrischen Fahrten begonnen. Anfangend mit einer Geschwindigkeit von 50 km in der Stunde, wurde diese nach und nach auf 100, 120, 140 km gesteigert und erreichte den Höchstwerth mit 160 km in der Stunde bei einer Spannung des elektrischen Stromes in der Speiseleitung von mehr als 10 000 Volt. Auf europäischen Eisenbahnen ist mit mehr als 130 km Geschwindigkeit bisher nicht gefahren worden und die grösste auf amerikanischen Bahnen erreichte Geschwindigkeit soll angeblich 140 km in der Stunde betragen haben. Die Versuche sind günstig verlaufen und haben zu wichtigen Beobachtungen über die Schnelligkeit des Anfahrens und des Bremsens bei grösster Geschwindigkeit, über die Sichtbarkeit der Signale, über den Kraftverbrauch, den Luftwiderstand usw. Gelegenheit gegeben. Die elektrischen Leitungen, die Einrichtungen zur Stromabnahme, die elektrischen Apparate, sowie die Wagen selbst, haben sich vorzüglich bewährt, so dass in dieser Beziehung die Anwendung von noch grösseren Geschwindigkeiten unbedenklich erscheint. Dagegen wird der übrigens gute und normale Oberbau der Militär-Eisenbahn nach den gemachten Beobachtungen für eine stärkere Inanspruchnahme nicht für genügend widerstandsfähig erachtet. Bevor die Versuche weitergeführt werden können, ist deshalb im Interesse der Sicherheit eine Verstärkung des Gleises und Verbesserung der Bettung auf der Versuchsstrecke erforderlich. Ueber den Umfang und die Ausführung dieser Arbeiten werden zurzeit Erhebungen angestellt. —

Städtebau und Kunst. Die auf S. 567 der Dtsch. Bztg. erwähnte, durch den Prinzregenten Luitpold von Bayern berufene Kommission setzt sich wie folgt zusammen:

1. Min.-Rth. Heinr. Ritter v. Frauendorfer im kgl. Staatsministerium des kgl. Hauses und des Aeusseren, 2. Min.-Rth. Heinr. Ritter v. Thelemann im kgl. Staatsministerium der Justiz, 3. Ober-Baudir. Georg Maxon und 4. Ob.-Brth. Eduard Reuter von der kgl. Obersten Baubehörde, 5. Reg.-Rth. Jul. Frhr. v. d. Heydte im kgl. Staatsministerium des Innern für Kirchen- und Schulangelegenheiten, 6. Min.-Rth. Ant. Ritter v. Ulsamer im kgl. Staatsministerium der Finanzen, 7. Geh. Ober-Brth. Ludw. Mellinger im kgl. Kriegsministerium, 8. I. Bürgermeister. Geh. Hofrth. Ritter v. Borscht, 9. II. Bürgermeister. Ritter v. Brunner, 10. Vorst. des Kollegiums der Gemeinde-Bevollmächtigten Kommerz.-Rth. Friedr. Seyboth, 11. ord. Universitäts-Prof. Dr. Eversbusch, 12. Bildhauer Prof. Adolf Hildebrand, 13. kgl. Prof. an der Techn. Hochschule Karl Hocheder, 14. kgl. Akademie-Dir. a. D. Fritz August v. Kaulbach, 15. Kunstmaler Dr. Franz Ritter v. Lenbach, 16. Bildhauer und Dir. der kgl. Akademie der bildenden Künste Ferd. v. Miller, 17. Arch. Prof. Gabriel Ritter v. Seidl, 18. Akademieprof. Rud. Ritter v. Seitz, 19. Arch. Prof. Friedr. Ritter v. Thierscher.

Der Erlass bestimmt weiter: „Im Falle des Ausscheidens einzelner Mitglieder sind Mir geeignete Persönlichkeiten als deren Ersatz in Vorschlag zu bringen; ebenso behalte Ich Mir vor, die Kommission durch Ernennung weiterer Mitglieder zu ergänzen.“

Um keinerlei Zweifel über die in Meiner Kundgebung vom 1. d. M. ausgesprochenen Intentionen aufkommen zu lassen, bestimme Ich ausdrücklich, dass die Kommission nicht nur jeweils vor Aufstellung von Projekten für einschlägige staatliche Neu- oder Ergänzungsbauten — zunächst in München — gutachtlich einvernommen werde, sondern dass dies auch hinsichtlich der bereits zur Ausführung in Aussicht genommenen Bauten zu geschehen habe.

Besonderen Werth lege Ich darauf, dass die Kommission sofort ihre Thätigkeit beginne, wobei Ich als einen vordringlichen Gegenstand der Berathung innerhalb des Rahmens des aufzustellenden Programms die künftige Verwendung des Augustinerstockes bezeichnen zu müssen glaube.“ —

Preisbewerbungen.

Zu einem Wettbewerb betr. Skizzen für ein Wartehäuschen und ein Bedürfnishäuschen am Paradeplatz in Mannheim liefen 11 Arbeiten ein. Das Preisgericht, welchem u. a. die Hrn. Ob.-Brth. Schäfer-Karlsruhe, Geh. Ob.-Brth. Hofmann-Darmstadt, Prof. Bruno Schmitz-Char-

lottenburg und Arch. Hauser-Mannheim angehörten, verlieh den I. Preis von 400 M. dem Entwurf „In Eile“ des Hrn. Wilh. Brurein in Charlottenburg; den II. Preis von 200 M. dem Entwurf „Herbst“ des Hrn. Karl Röth in Darmstadt. —

Wettbewerb Hospitalgebäude Coethen. Die den Wettbewerb ausschreibende Stelle macht in dankenswerther Weise bekannt, dass die bekannt gegebenen Preise um die Summe von 1000 M. in der Weise erhöht werden, dass dem Preisgericht dieser weitere Betrag „zur Verwendung bei Prämierung eingehender Entwürfe zur Verfügung gestellt wird.“ —

Zu dem Wettbewerb betr. das Kreyszig-Denkmal in Mainz sind 37 Entwürfe eingegangen. Den I. Preis von 600 M. errang Hr. Ludw. Lipp in Mainz; den II. Preis von 400 M. Hr. Em. Semper in Dessau. —

Personal-Nachrichten.

Deutsches Reich. Versetzt werden die Garn.-Bauinsp.: Stürmer in Strassburg nach Metz und Volk in Dt.-Eylau als techn. Hilfsarb. zur Int. des XVII. Armee-Korps zum 1. April 1902, Koehler in Königsberg in die Lokal-Baubeamtenstelle Berlin V zum 1. Jan. 1902.

Der Garn.-Bauinsp. Holland in Berlin V scheidet am 1. Jan. 1902 aus der Garn.-Bauverwaltung.

Bayern. Der kgl. Prof. Gabr. Ritter von Seidl, Ehrenkonservator des bayer. Nat.-Museums und Ehrenmitgl. der kgl. Akademie der bild. Künste und der Ob.-Brth. Joh. Ritter v. Sorgel in München wurden für ihre Person als Ritter des Verdienstordens der Bayerischen Krone bei der Ritterklasse der Adels-Matrikel des Königreichs einverleibt.

Preussen. Verliehen ist: Den Arch. Erdmann in Zehlendorf und Reg.-Bmstr. a. D. Spindler in Berlin der kgl. Kronen-Orden IV. Kl., dem Prof. an der Techn. Hochschule in Aachen Dr. Stahlschmidt der Charakter als Geh. Reg.-Rath.

Die Reg.-Bfhr. Karl Bühring aus Berlin u. Friedr. Holm aus Wesel (Hochbfbch.), — Konr. Albach aus Hanau, Friedr. Wolfhagen aus Marwede, Frz. Schweth aus Köln, Bernh. Schirmer aus Celle (Eisenbfbch.), Fedor Hornbostel aus Atens (Masch.-Bfbch.) sind zu Reg.-Bmstrn. ernannt.

Dem Reg.-Bmstr. Karl Rathsfeld in Nordhausen ist die nachges. Entlassung aus dem Staatsdienst ertheilt.

Der kgl. Bauinsp. Milow in Saarbrücken ist gestorben.

Württemberg. Dem Prof. Haller an der Techn. Hochschule in Stuttgart ist die Stelle eines techn. Mitgl. für das Landes-Vermessungswesen und techn. Vorst. des Katasterbdr. beim Steuerkollegium mit dem Tit. u. Rang eines Finanz-Ass. und dem Reg.-Bmstr. Gmelin in Ludwigsburg die Stelle des Landes-Feuerlösch-Insp. übertragen.

Dem Arch. Cades in Stuttgart ist die goldene Medaille für Kunst und Wissenschaft am Bande des Friedrichs-Ordens verliehen.

Der Strassen-Bauinsp. Steudel in Oberndorf ist nach Reutlingen versetzt. — Den Reg.-Bmstrn. tit. Bauinsp. Kübler in Reutlingen ist die Strassenbauinsp. in Ludwigsburg, Dieterich in Ludwigsburg die Str.-Bauinsp. in Gmünd und Bechtle in Ulm die Str.-Bauinsp. in Ehingen übertragen.

Brief- und Fragekasten.

Hrn. Arch. R. E. in Pforzheim. Ueber den Bau und die Einrichtung von Theatern finden Sie in „Baukunde des Architekten“, zweiter Band, dritter Theil ein sehr eingehendes Kapitel. Schreiben Sie dieserhalb an „Deutsche Bauzeitung, G. m. b. H.“, Expedition und Verlag, Bernburgerstr. 31, Berlin S.W. 46.

Hrn. Arch. A. & A. Kl. in B. B. Das Künstlerwappen besteht nach der auf neueren Forschungen beruhenden neueren Annahme aus 3 silbernen Schilden im rothen ungetheilten Felde. —

Hrn. H. Schl. in Neu-Ruppin. Aus Ihrer Darstellung der Verhältnisse geht hervor, dass Sie sich in so zahlreichen Punkten im Widerspruch mit Ihrem Maurermeister befinden, dass uns die Zuziehung eines Sachverständigen dringend geboten erscheint. Die gestellten Fragen sind zum grössten Theile so elementarer Natur, dass wir sie nicht im Briefkasten behandeln können. —

Hrn. Arch. F. K. in Nürnberg. Für Ihre Zwecke empfehlen wir Ihnen angelegentlichst die Werke von Jacob Burckhardt, Alwin Schulz und Cornelius Gurlitt, über welche Ihnen jede grössere Buchhandlung nähere Auskunft ertheilen kann. —

Hrn. städt. Bauadj. K. B. in Linz. Ueber „Festhallen“ finden Sie sehr ausführliche und reich illustrierte Mittheilungen in „Baukunde des Architekten“, zweiter Band, dritter Theil. Berlin, Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Bernburgerstr. 31. —

Hrn. J. H. in Düsseldorf. Wenden Sie sich an die diplomatischen Vertretungen bzw. an die Konsulate der betr. Länder, aus welchen Sie die bezeichneten Adressen haben wollen. Dies übrigens ausnahmsweise. Der Briefkasten ist nur für Fragen von allgemeinem Interesse da. Wo ist zudem der Nachweis des Bezuges der „Deutschen Bauzeitung“?

Hrn. G. N. in N. Setzen Sie sich mit einem erfahrenen Maurermeister in Verbindung. Siehe den Schlusssatz der vorhergehenden Fragebeantwortung.

Inhalt: Der Entwurf für das Denkmal der Königin Victoria von England in London (Schluss). — Denkschrift über die Stellung der höheren städtischen Baubeamten (Schluss). — Vermischtes. — Preisbewerbungen. — Personal-Nachrichten. — Brief- und Fragekasten. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortl. Albert Hofmann, Berlin. Druck von Wilh. Greve, Berlin.

Der Rathhaus-Neubau der Stadt Freiburg im Breisgau.

Architekt: Stadtbaumeister Rudolf Thoma in Freiburg.

(Hierzu die Abbildungen auf S. 585.)



it der Fertigstellung des grossen Sitzungs-Saales für den Stadtrath ist eine künstlerisch bedeutsame Schöpfung vollendet worden, die eine Würdigung an dieser Stelle wohl verdient. In Gegenwart des Stadtrathes, der Stadtverordneten und der Vertreter der staatlichen Behörden ist das neue Rathhaus in Freiburg am 14. Oktober d. J. in feierlicher Weise seiner Bestimmung übergeben worden.

Im Auftrage des Stadtrathes wurde zu diesem Anlass eine von den Hrn. Arch. Fr. Kempf und Archivar Dr. Pet. Albert verfasste reich illustrierte Festschrift herausgegeben, welche sich ausführlich über die Baugeschichte, Baubeschreibung usw. des neuen Hauses verbreitet*).

In Wirklichkeit stellt sich das neue Rathhaus nicht als ein vollständiger Neubau dar, vielmehr als ein Um- und Erweiterungsbau der neben

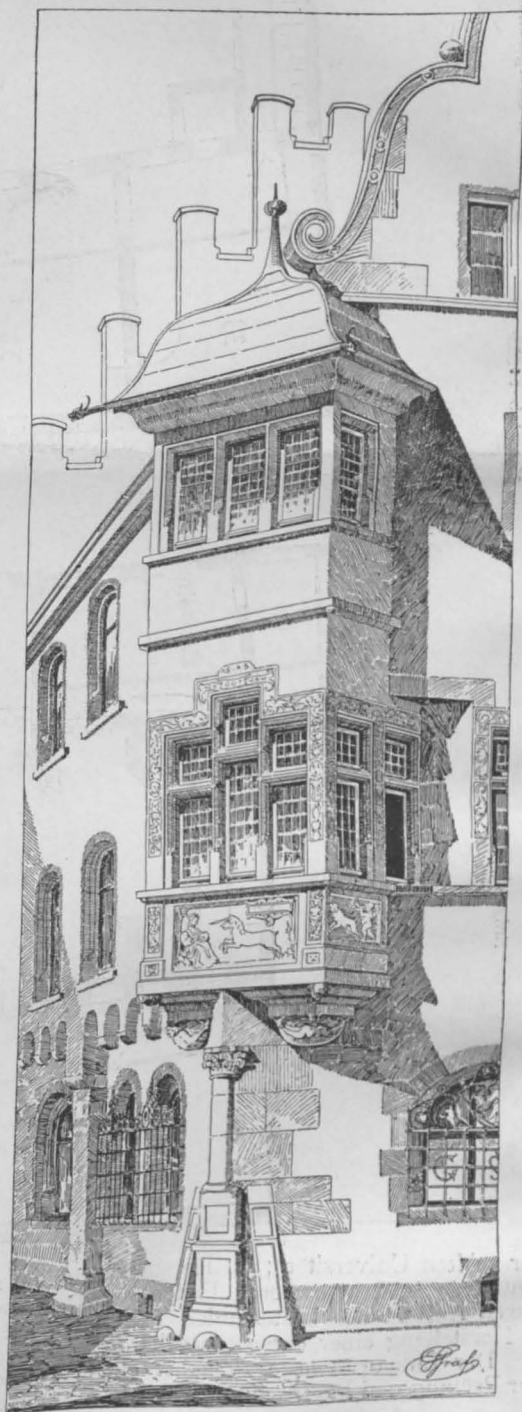
dem alten Rathhause gelegenen „Alten Universität“.

Die Vorgeschichte des Baues fusst in den seit Jahren unhaltbar gewordenen Zuständen der Räumlichkeiten des alten Rathhauses. Die Stadt erfreut sich eines beständig wachsenden Aufblühens in wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht, womit naturgemäss auch die Vermehrung des Geschäftsverkehrs der städtischen Verwaltung Hand in Hand geht. Es mangelte dermaassen an Raum, dass verschiedene Zweige der Verwaltung in anderen, ausserhalb des Rathhauses gelegenen Orten untergebracht werden mussten. Gegenüber solchen Zuständen konnte nur eine Erweiterung zu des Rathhauses Abhilfe schaffen. Die Möglichkeit zu einer solchen eröffnete sich, als die akademischen Institute, welche in der „Alten Universität“ sich befanden, in Neubauten übersiedelt waren, wodurch erstere frei wurde. Der Stadtrath meldete sich als Käufer und erwarb das historisch und architektonisch interessante Gebäude um die Summe von 140 000 M. Dabei war es ihm hauptsächlich darum zu thun, das Aeussere des Gebäudes in seinem Gesamteindruck möglichst zu erhalten, andererseits den Bau für seinen Zweck so zu gestalten und nutzbar zu machen, dass er als ein wesentlicher Bestandtheil des alten Rathhauses erscheine.

Die „Alte Universität“ kann auf eine lange, wechselvolle Geschichte zurückblicken. Ursprünglich standen an ihrer Stelle zwei Bürgerhäuser, genannt zum „Rechen“

und zum „Phönix“. Nachdem das Haus „Zum Rechen“ um 1540 durch den Bürger Dr. Joachim Schiller von Herdern zu einem Patrizierhaus umgebaut war, sind beide um das Jahr 1580 zu einem Hause für die Universität vereinigt worden, deren Zwecken dieses bis zum Jahre 1894 diente.

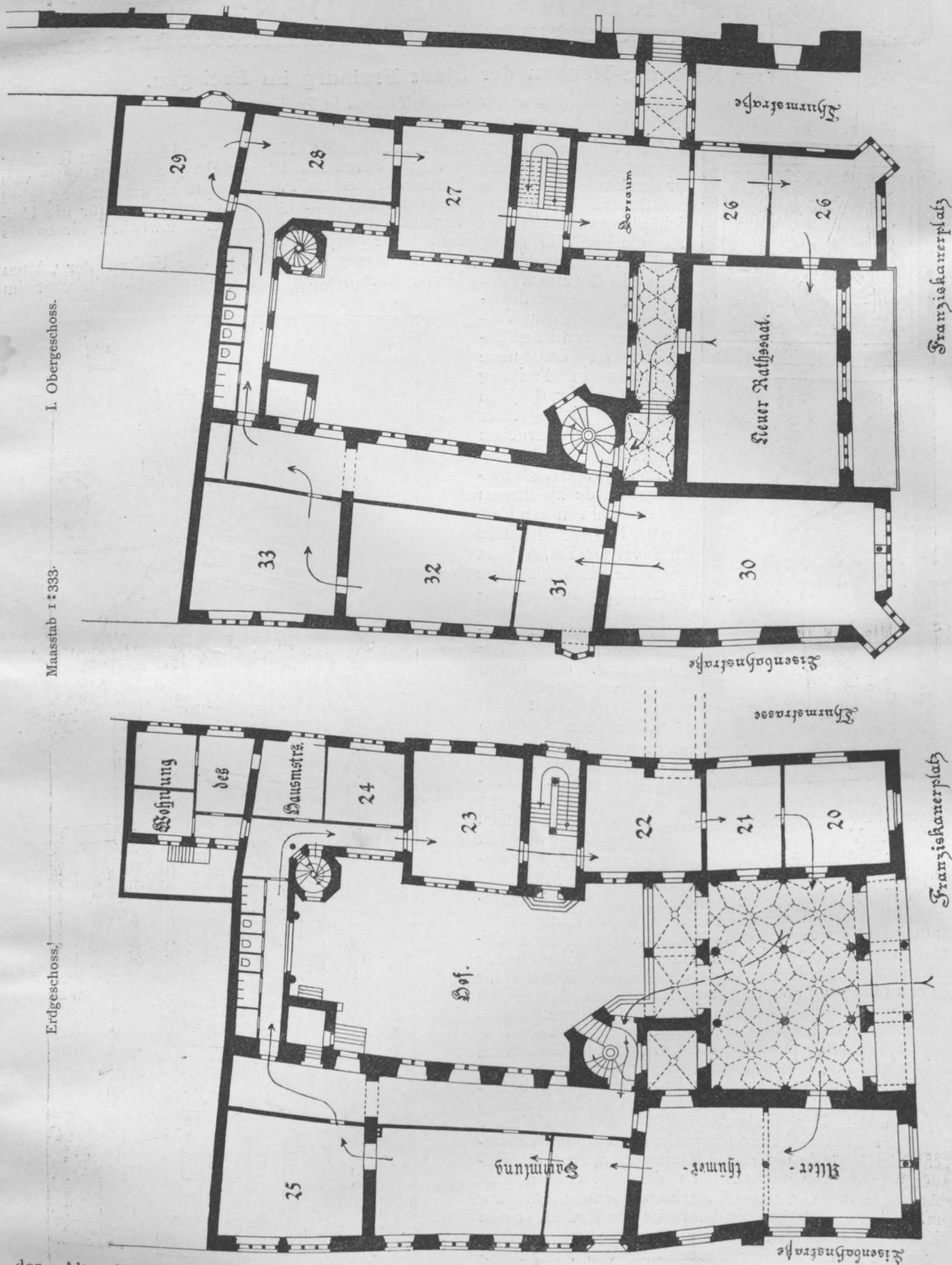
Die ersten Entwürfe für den Umbau der „Alten Universität“ brachte das städtische Hochbauamt im



*) Gedruckt von der C. A. Wagner'schen Universitätsdruckerei in Freiburg. 77 Seiten Text.

Februar 1892 dem Stadtrath zur Vorlage. Es waren folgende Programm-Bestimmungen zu berücksichtigen: 1. Herstellung einer geeigneten Verbindung der „Alten Universität“ mit dem alten Rathhause; 2. Schaffung eines Verbindungsbaues zwischen den beiden Flügeln

einige Wünsche ausgenommen, im Allgemeinen als gelungen bezeichnete. Nachdem das Bauamt noch einen Ergänzungsentwurf geliefert hatte, beschäftigten sich mit den Vorlagen auf Ersuchen auch die Hrn. Baudir. Meckel in Freiburg und Ober-Baudir. Durm



der „Alten Universität“; 3. Herstellung eines repräsentativen Stadtrathsaaes; 4. Errichtung eines Thurmes durch Ausbau des bestehenden Treppenthurmes und 5. Herstellung einer entsprechenden Abortanlage.

Der Entwurf wurde zunächst einem Ausschuße zur Prüfung und Begutachtung vorgelegt, welcher ihn,

in Karlsruhe, welche verschiedene Abänderungs-Vorschläge machten, die theilweise eine werthvolle Verbesserung des Entwurfes bildeten.

So gelangte schliesslich, wenn auch nicht in schnellem Flusse, ein vollkommen geläuterter, nach allen Seiten genügend vorbereiteter Entwurf unter

Festhaltung der wesentlichsten Grundsätze des ursprünglichen Bauprogrammes zum Abschluss. Die bezügliche Stadtrathsvorlage fand am 15. März 1895 mit Einstimmigkeit die Zustimmung des Bürgerausschusses, welcher die Mittel zur Ausführung bewilligte. Das Stadtbauamt machte sich nun sogleich an die Bear-

beitung der Ausführungs-Zeichnungen, welche unter dem 22. April 1896 vom Stadtrath gutgeheissen wurden.

Zunächst begann man mit dem Flügelbau längs der Eisenbahnstrasse, der im Verlaufe des Jahres 1896 im Rohbau beendet wurde. Etwa $\frac{1}{3}$ dieses Flügels musste, weil er sich in einem sehr auffälligen Zustande befand, abgetragen und neu aufgeführt werden. Im Winter 1896/97 wurden die Abbrucharbeiten der Verbindungsmauer am Franziskanerplatz und des Flügels an der Thurmstrasse begonnen. Auch hier zeigte sich, dass der ganze Flügel wegen Baufälligkeit neu hergestellt werden musste. Der Beginn des Neubaus erfolgte im Frühling 1897. Die brauchbaren Architekturtheile vom abgetragenen Bau kamen dabei in pietätvollster Schonung zur Wiederverwendung. So insbesondere das frühere Eingangsportal, welches an der rückwärtigen Front des Hofes eingesetzt wurde. Im weiteren Verlaufe der Ausführung nahm man sodann auch den Verbindungsbau in Angriff, nachdem die Pläne hierzu in ihren Einzelheiten nochmals umgearbeitet und nach mehrfachen Begutachtungen der Hrn. Baudir. Meckel und Ob.-Brth. Schäfer in Karlsruhe endgiltig festgestellt worden waren. Der Thurm-bau wurde nachträglich fallen gelassen.

Was die Gesamtanordnung des Baues anlangt, so ist aus dem Grundriss zu ersehen, dass das an zwei Strassen und einen Platz angrenzende Gebäude in zwei Seiten- und zwei Querbauten gegliedert ist. Die Länge des nördlichen Flügels beträgt 55,5 m, die des südlichen 52 m. Der innere westliche Verbindungsbau, welcher die Abortanlagen enthält, hat eine Breite von 10,5 m, der äussere mit dem Sitzungssaal eine solche von 12,3 m. Die gegen den Franziskanerplatz gerichtete Hauptfassade einschliesslich der Giebel misst 28,2 m. Der von diesen Bauten umschlossene Hofraum hat bei 28 m Länge eine mittlere Breite von 10 m. Der Hauptzutritt zu dem aus einem Erdgeschoss und zwei Obergeschossen bestehenden Gebäude erfolgt vom Franziskanerplatz durch die dreitheilige offene Vorhalle. Von dieser gelangt man zunächst in ein nach vorn und hinten geöffnetes, von Säulen getragenes, mit Sterngewölben überdecktes Vestibül und von hier in den Hof.

Die vom alten Bau erhaltene, an der südöstlichen Ecke des Hofes gelegene, 3,15 m weite, um 4 Spindeln laufende Wendeltreppe vermittelt vorzugsweise den Verkehr nach den oberen Stockwerken. Ein zweiarmer, architektonisch reich gestalteter Treppenaufgang befindet sich im Nordflügel. Ferner ist noch eine Nebentreppe in der nordwestlichen Ecke des Hofes vorhanden. Ausserdem kann der Zugang zum Hause vom alten Rathhause über eine Verbindungsbrücke im ersten Obergeschosse genommen werden.

Sämmtliche Räume entsprechen, wie die Erfahrung gezeigt, inbezug auf Grösse, Lage, Beleuchtung und Verkehr allen Anforderungen. Imganzen weist der Erweiterungsbau eine bebaute Grundfläche von rd. 1500 qm und einen umbauten Raum von rd. 18000 cbm auf.

(Fortsetzung folgt.)

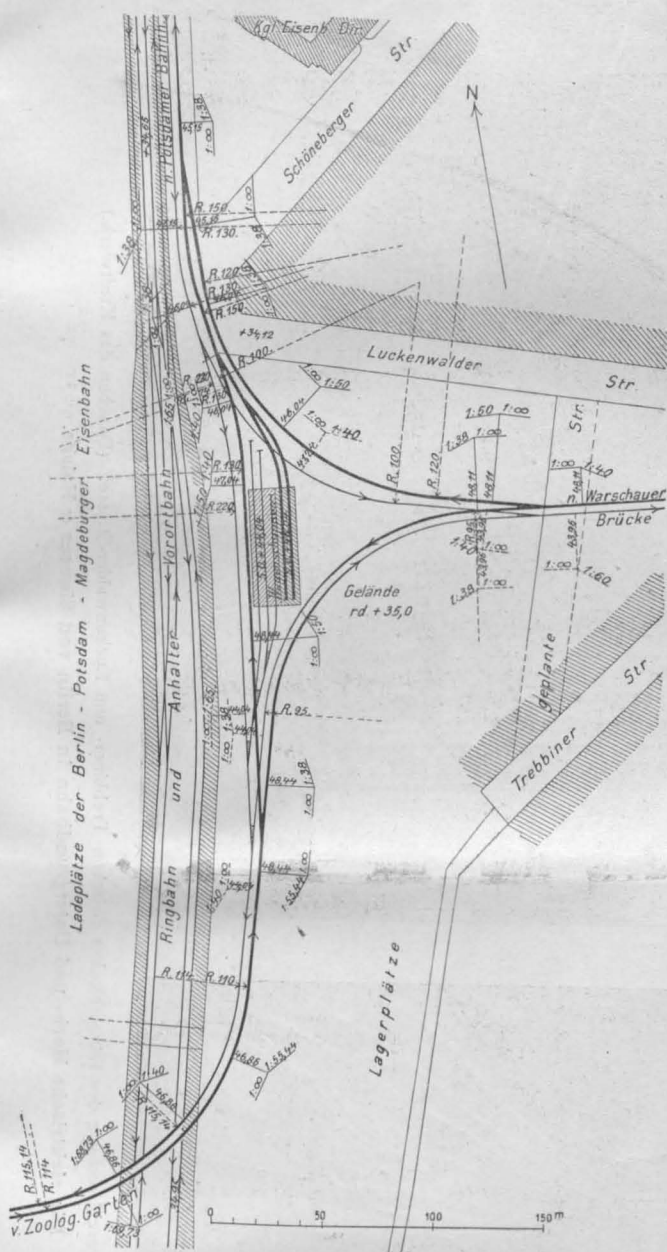


Abbildung. 34. Anschluss-Dreieck auf dem Gelände des alten Dresdener Güterbahnhofes.

Die elektrische Hoch- und Untergrundbahn in Berlin von Siemens & Halske.

III. Die Hochbahn. (Fortsetzung.)

b) Das Anschlussdreieck auf dem Gelände des alten Dresdener Güterbahnhofes nebst den Ueberbrückungen des Landwehrkanals und der Anhalter Bahn, sowie des Potsdamer Aussenbahnhofes.

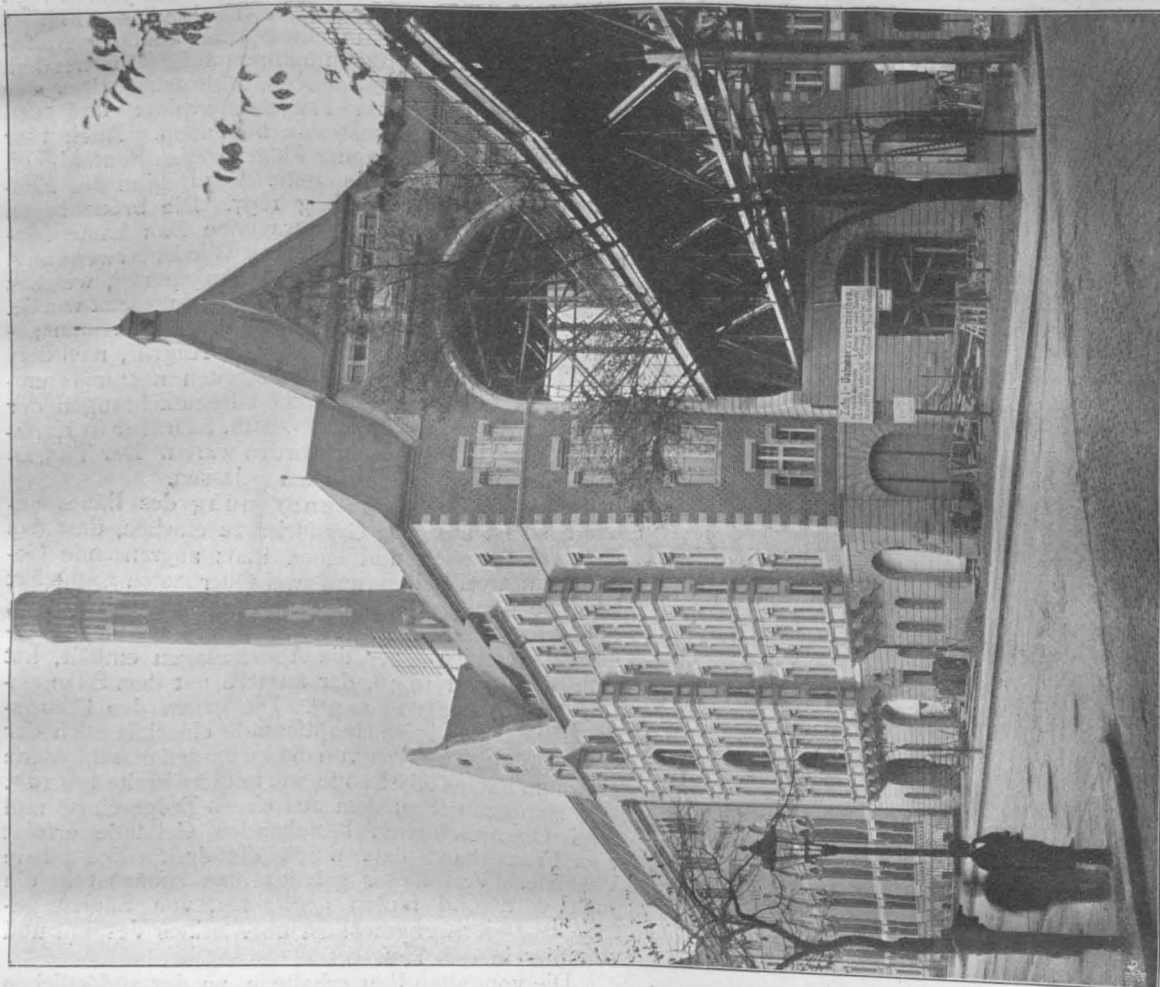
Die interessanteste und in ihrer Ausgestaltung schwierigste Strecke der Hochbahn ist diejenige des sogenannten Anschlussdreiecks auf dem eisenbahnfiskalischen Gelände des alten Dresdener Güterbahnhofes, mit den 3 Anschlussstrecken bis zur Dennewitz-Strasse und dem Halleschen Ufer, sowie bis zur Ueberschreitung des Landwehrkanals im Zuge der Rampe nach dem Potsdamer Platz. Die Uebersicht dieser Strecke ist in einem Plane im Jahrg. 1897 No. 103 zur Darstellung gebracht worden, der bezüglich der Gesamtanordnung

der Lage noch zutrifft, in den Höhenverhältnissen dagegen wesentlich umgestaltet worden ist. Wir beschränken uns darauf, auf diesen Plan zu verweisen.

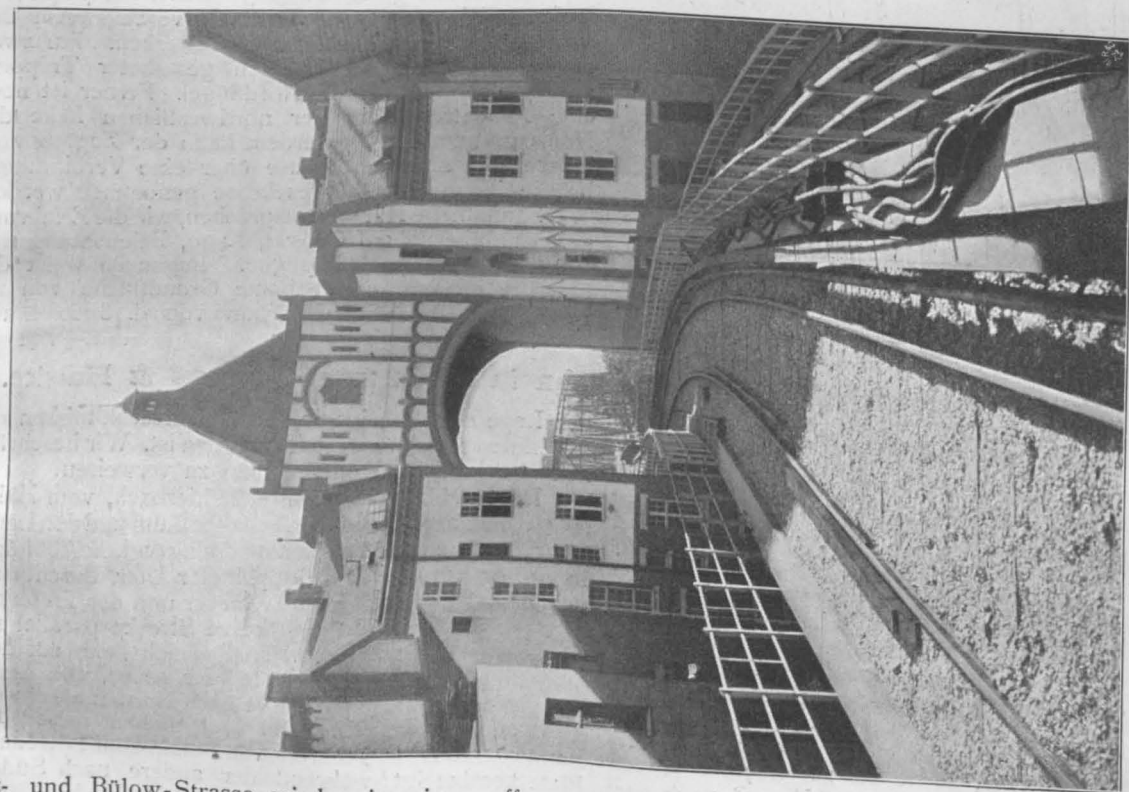
Die Hochbahn überschreitet hiernach, vom Halleschen Ufer abzwiegend, die Anhalter Bahn und den Landwehrkanal in einer Brückenspannung (vgl. die Abbildgn. in No. 95), kreuzt das Tempelhofer Ufer, durchbricht in der Häuserblock an der Ecke dieser und der Trebbiner Strasse, legt sich auf eine kurze Strecke parallel zur Luckenwalder Strasse und spaltet sich dann auf dem eisenbahnfiskalischen Gelände in 2 Arme, von denen der eine sich, mit einer Kurve nach Norden abschwendend, neben die Ringbahn legt, neben dieser den Landwehrkanal überschreitet und dann zum Potsdamer Platz herabsteigt, während der andere nach Süden, ebenfalls parallel zur Ringbahn abschwendend, diese dann in einer nach Westen gerichteten Krümmung überschreitet und weiterhin sämmtliche Gleise des Pots-

damer Aussenbahnhofes mit einem weitgespannten Brückenbauwerk kreuzt, um schliesslich nach Durchbrechung des Häuserblockes an der Ecke der Denne-

sodass die 3 Zweige nunmehr ein geschlossenes Dreieck bilden und so eine unmittelbare Gleisverbindung hergestellt ist: einerseits in der Richtung Warschauer



Abbildg. 38 u. 39. Durchbrechung des Häuserblockes zwischen Trebbiner- und Luckenwalder-Strasse. (Daneben das Kraftwerk.)
Die elektrische Hoch- und Untergrundbahn in Berlin von Siemens & Halske.



witz- und Bülow-Strasse wieder in einen offenen Strassenzug einzutreten. Zwischen den beiden Zweigen ist neben der Ringbahn eine Verbindung hergestellt,

Brücke und Zoologischer Garten bzw. Potsdamer Platz, und andererseits zwischen Zoologischem Garten und Potsdamer Platz und umgekehrt. Der zwischen

den 3 Zweigen verbleibende freie Raum ist ausgenutzt zur Anlage eines Wagenschuppens, ausserdem ist hier eine Stellwerksanlage eingefügt, welche die Weichen und Signale des Anschlussdreiecks bedient. überhaupt zu ermöglichen, nicht in gleicher Schienenhöhe hergestellt werden. Es musste daher an jeder dieser Kreuzungen das Gleis der einen Richtung soweit gehoben, bezw. das andere soweit gesenkt wer-



Ansicht des alten Zustandes.



Hauptansicht am Franziskaner Platz nach dem Umbau.
Der Rathaus-Neubau der Stadt Freiburg i. Br. Architekt: Stadtbaumeister R. Thoma.

Diese dreifache Verzweigung bedingt die Anlage von 6 Weichen (abgesehen von den Anschlussweichen des Wagenschuppens) und 3 Kreuzungen. Letztere durften, um einen Betrieb von der geplanten Zugdichte den, dass die nöthige Licht- und Konstruktionshöhe verblieb, um das eine Gleis unter dem anderen hindurchzuführen. Es sind also alle Kreuzungen (auch die der Wagenschuppengleise) schienenfrei hergestellt.

In Abbildg. 34 ist das Anschlussdreieck unter Eintragung aller Krümmungs-, Höhen- und Gefällverhältnisse dargestellt. Ein klares Bild der Gesamtanordnung giebt ausserdem unser Kopfbild (Abb. 2) auf S. 505 und die Bildbeilage in No. 84. In unserem Lageplane sind die hochliegenden Gleise dick, die tiefliegenden fein, die steigenden bzw. fallenden mit anschwellenden bzw. abnehmenden Linienstärken zur Darstellung gebracht. Die hochliegenden Weichen sind schwarz gefüllt, die tiefliegenden schraffirt. Die Höhen- und Gefällzeiger der hochliegenden Gleise sind ausgezogen, die der tiefliegenden punktiert. (Der im Jahrgang 1897 S. 645 gebrachte Höhenplan trifft nicht mehr zu.)

Die Höhenlage des Anschlussdreiecks ist abhängig von den 3 festen Punkten der Kreuzung der Ringbahn,

mit wechselndem Gefälle, an. Letzterer Zweig hält sich dabei aber innerhalb des Anschlussdreiecks in solcher Tiefe, dass die Unterführung unter der Richtung Zoologischer Garten-Potsdamer Platz, bezw. Warschauer Brücke-Zoologischer Garten möglich wird. Umgekehrt haben die Richtungen Warschauer Brücke-Potsdamer Platz, bezw. Zoologischer Garten-Potsdamer Platz im Wesentlichen fallende Tendenz. Sie müssen jedoch vor der Abzweigung Warschauer Brücke-Zoologischer Garten (bzw. umgekehrt) soweit gehoben werden, dass der nöthige Höhenunterschied zur schienenfreien Kreuzung gewonnen wird. Dieser schwankt bei 3,30^m Lichthöhe (für die Betriebsmittel festgesetztes Maass) und einer der Spannweite entsprechenden Konstruktionshöhe an den drei Kreuzungsstellen zwischen

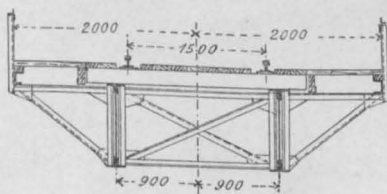
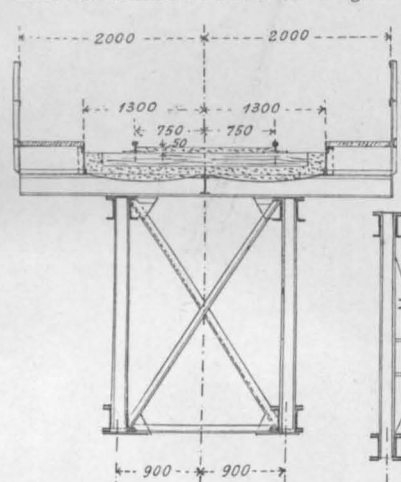


Abbildg. 35. Gleisüberkreuzung im Anschluss-Dreieck.

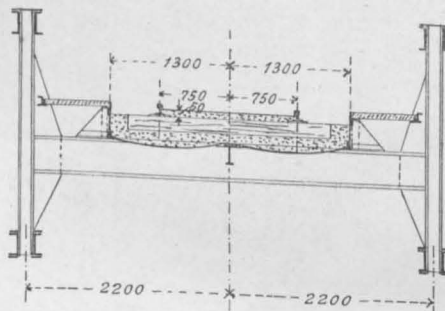
der Anhalter Bahn und der Strasse am Schöneberger Ufer, bei welcher auf eine für später geplante Höherlegung des Strassendamms Rücksicht genommen werden musste. Der letztere Punkt ist der niedrigste. Schienenoberkante liegt auf der Ueberbrückung nur auf + 41,45 N.N. An der Kreuzung der Anhalter Bahn musste die Höhe von + 45,30 eingehalten werden (es war eine aufgehöhte S.-O. der Anhalter Bahn mit + 39,48 zugrunde zu legen), an der Ueberschreitung der Ringbahn, deren Betriebsgleise sich bis zu einer Höhe von + 41,17 erheben, ergab sich sogar eine Höhenlage von + 47,01 der Schienenoberkante.

Demgemäss steigen die beiden Gleise der Richtungen Potsdamer Platz-Zoologischer Garten bezw. Warschauer Brücke, nach der Kreuzung mit der Ringbahn bezw. nach der Anhalter Bahn zu, lediglich, wenn auch

Abbildg. 37. Querschnitt über der eisenb. fiska. Zufahrtsstrasse neben der Ringbahn.



Abbildg. 36. Querschnitt d. eisern. Viadukte über den tieferen massiven Viadukten.



4,15 u. 4,40^m. Die beiden zuletzt genannten Richtungen zeigen also im Höhenplan eine Anschwellung, deren höchste Punkte auf + 48,11 bzw. 48,44 N.N. liegen. (Letzterer Punkt ist der höchste der ganzen Hochbahnstrecke.) Die Richtung Warschauer Brücke-Zoologischer Garten überschreitet die Richtung Potsdamer Platz-Warschauer Brücke, muss dagegen unter der Richtung Zoologischer Garten-Potsdamer Platz hindurchgeführt werden. Sie muss also im Höhenplan erst die Anschwellung der Richtung Warschauer Brücke-Potsdamer Platz, dann eine kräftige Einsenkung, schliesslich wieder eine Steigung bis zur Kreuzung mit der Ringbahn machen. Die gleiche Bewegung im umgekehrten Sinne muss dann die Richtung Zoologischer Garten-Warschauer Brücke machen. Von den 6 Richtungen sind also nur 2, die innerhalb des Anschluss-



ELEKTRISCHE HOCH- UND UNTERGRUND-BAHN IN BERLIN
 VON SIEMENS & HALSKE * ANSCHLUSS-DREIECK AUF DEM
 GELÄNDE DES ALTEN DRESDENER BAHNHOFES * * * *
 DEUTSCHE BAUZEITUNG XXXV. JAHRG. 1901 — NO. 84

dreiecks kein weiteres Gefälle zeigen. Die Steigungen wachsen hier stellenweise auf 1:38, die Krümmungshalbmesser sinken dabei bis auf 95^m in den Hauptgleisen herab. In den Anschlussgleisen nach dem Wagenschuppen, dessen eines Stockwerk mit den tief liegenden Gleisen verbunden ist, während ein 2. Stockwerk, dessen Ausführung für später vorbehalten bleibt, mit den hochliegenden Gleisen verbunden werden kann, kommen Halbmesser von 50^m vor.

Die Abzweigungsstellen der 3 Haupttrichtungen, sowie auch die Abzweigungen zum Wagenschuppen sind durch Signale derartig gedeckt, dass, wenn eine Richtung durchfahren wird, stets die Weichen der anderen, in diese einmündenden Richtungen verriegelt sind. Sowohl die Signal-, wie die Weichenstellung erfolgt auf elektrischem Wege von dem schon erwähnten Zentralstellwerk aus.

Ueber die Ausbildung der Konstruktion geben die schon bezeichneten Abbildungen in den früheren Nummern, sowie die hier beigegebenen Abbildgn. 35 u. 36 Aufschluss. Die Viadukte des Anschlussdreiecks selbst sind demnach grösstentheils in Stein hergestellt. Eisen ist in dem tief gelegenen Theile nur zur Ueberbrückung von Durchfahrtstrassen angewendet, im hoch gelegenen Theile namentlich an den Kreuzungsstellen der verschiedenen Fahrrichtungen. Es ergaben sich dabei z. Th. eigenthümliche Formen für den Ueberbau der eisernen Brücken, bei denen, an allen 3 Kreuzungs-

punkten, nur derjenige Hauptträger über der Fahrbahn liegt, welcher mit Rücksicht auf die Freihaltung des Profils unter der Brücke diese Lage erhalten musste, während der andere der Raumersparniss wegen unter die Fahrbahn gelegt wurde. Mit Rücksicht auf die Lage dieser Bauwerke inmitten von Lagerplätzen hat man an einer solchen Lösung keinen Anstoss genommen (vergl. Abbildg. 35).

Eine sehr schwere Konstruktion musste der Viadukt über der parallel zur Ringbahn vom Schöneberger Ufer bis zu den Lagerplätzen geführten Zufahrtsstrasse erhalten. Hier stehen schwere Stützen-Portale von kastenförmigem Querschnitt über der Ladestrasse, die in voller Breite von 10^m freigehalten werden musste. Auf diesen Portalen liegen, z. Th. schon in verschiedener Höhenlage, die Hauptträger, deren 2 für jedes Gleis in diesem Falle angeordnet werden mussten (vergl. den Querschnitt Abbildg. 37).

Interessante Punkte bilden die Durchdringungen der Häuserblocks an der Bülow-Strasse, bezw. dem Tempelhofer Ufer. Erstere war in einem schon bestehenden Hause herzustellen, letztere in einem Neubau anzulegen, vergl. Abbildg. 38 u. 39. Es war dabei Sorge zu tragen, dass sich die Betriebs-Erschütterungen nicht auf die Mauern des Gebäudes übertragen. Es ist daher die tragende Konstruktion der Hochbahn vom Fundament an völlig losgelöst von den Mauern des Gebäudes. —

(Fortsetzung folgt.)

Vermischtes.

Einfluss des Wassers auf die Standsicherheit steinerer Brücken. Bei der Untersuchung der Standsicherheit steinerer, mit Wasser in Berührung kommender Brücken wird gewöhnlich der Einfluss der Wasserdrücke nicht berücksichtigt. Es wird aber kaum rätlich sein, diese Vernachlässigung vorhandener Kräfte ganz allgemein eintreten zu lassen, sondern es wird sich vielmehr empfehlen, bei jenen Brücken, an denen der Wasserstand eine beträchtliche Höhe erreichen kann, auch die Wirkung der hieraus sich ergebenden Wasserdrücke bei der Standsicherheits-Untersuchung in Rechnung zu ziehen.

Zu diesem Zwecke hat man die Flächen der unter Wasser stehenden Bauwerkstheile zu unterscheiden in solche, welche vom Wasser benetzt werden, und in solche, welche trocken bleiben. Letztere Flächen erhalten selbstredend keinen Wasserdruck. Von den übrigen Flächen dagegen werden jene, welche nur von Wasser bespült werden, nach Maassgabe ihrer Lage unter dem Wasserspiegel gedrückt werden. Die Flächen aber, welche zugleich von Erde und Wasser berührt werden, sind zu trennen, je nachdem die Erde nur Widerstand leistet oder belastend wirkt.

Bei den Flächen der ersteren Gattung wird der Einfluss des Wassers auf die Standfestigkeit des Bauwerkes ein anderer sein, je nachdem der Einheitsdruck des letzte-

ren auf den Baugrund grösser bezw. mindestens gerade so gross wie der Wasserdruck ist, oder wenn er hinter letzterem zurückbleibt. Ist ersteres der Fall, was bei entsprechend entworfenen Brücken wohl immer zutreffen wird, so bildet der aus dem Wasserdrucke sich ergebende Auftrieb gewissermaassen einen Theil der Reaktion des Baugrundes, oder es äussert sich die Wirkung des sich zwischen Mauerwerk und Baugrund eindringenden Wassers wie jene einer zwischen sonstigen federnden Stützen eingeschalteten Feder mit einer bestimmten, gleich bleibenden Spannkraft. Die Belastung des Baugrundes bleibt gerade so gross, wie wenn das Wasser gar nicht vorhanden wäre, und die Standsicherheit des Bauwerkes wird durch den Auftrieb auf die Fundamentsohle nicht beeinflusst. Wenn hingegen wegen ungünstigen Verlaufes der Stützlinie der Baugrund stellenweise vom Mauerwerke weniger gepresst wird als vom Wasser, so findet ein Auftrieb statt, der als aktive Kraft umsomehr zu berücksichtigen ist, als derselbe wegen des einseitigen Angriffes auf die Verschlimmerung des ohnehin etwas misslichen Zustandes in bedenklichem Maasse einwirken kann.

Bei jenen Flächen endlich, welche von Wasser und Erde zugleich belastet werden, ist der Druck nicht getrennt für Wasser und Erde, sondern für beide gemeinschaftlich nach der Erddrucktheorie zu ermitteln, indem man der mit Wasser gesättigten Erde ein entsprechend hohes Einheitsgewicht und einen kleinen Böschungswinkel

Konservator Dr. Ludwig Bickell.

In den Frühstunden des 20. Okt. d. J. starb in Marburg der Bezirks-Konservator Dr. hon. c. Ludwig Bickell, ein seltener Mann, das Ideal eines Konservators der alten Denkmäler. Der Verstorbene wurde als der Sohn des Kreissekretärs Bickell am 13. Sept. 1839 in Marburg geboren, besuchte hier das Gymnasium und oblag auf den Universitäten von Marburg und Leipzig juristischen und kameralistischen Studien, ohne aber in seiner späteren Laufbahn diese Fächer praktisch zu betreiben; denn bald „begrub er seinen Referendar“ und ging nach dem Tode seiner Eltern auf Reisen. Die Geschichte der Musik und ihrer Instrumente, namentlich der Orgel, führte ihn nach Frankreich, Holland und England, wo er reichen Stoff für sein Studiengebiet sammelte, zugleich aber auch mit den werthvollen Kunstsammlungen dieser Länder bekannt wurde, zu einer Zeit, in welcher Deutschland seine alten Kunstschatze noch nicht beachtete und das Germanische Nationalmuseum in Nürnberg noch in seinen ersten Anfängen lag. Auf diesen Reisen fasste Bickell den Plan, das, was er hier gesehen und was in Nürnberg für das Gebiet der deutschen Kultur zu schaffen begonnen wurde, in kleineren Verhältnissen für sein hessisches Heimathland zu schaffen. Man muss es leider feststellen, dass der Plan der Anlage einer kunsthistorischen Landesammlung fast keine Förderung von anderer Seite erfuhr, sodass Bickell sich gezwungen sah, in einem alten Hause

am Kalbsthore in Marburg ein Zimmerchen einzurichten und darin alles zusammenzutragen, was leicht zu erlangen war und sich durch seine persönlichen Mittel bestreiten liess: ein herzlich ärmlicher Versuch zu einem „Hessischen Alterthums-Museum“, aber immerhin ein Anfang. Die junge Schöpfung erhielt eine bleibende Stätte, als die Archiv-Verwaltung sich entschloss, in dem zum Archiv eingerichteten Marburger Schlosse Bickell einige Zimmer für seine Zwecke zu überweisen. Es fehlte bald auch nicht an wenn auch unzulänglichen Beiträgen der Regierung, welche der Verstorbene aus eigenen Mitteln ergänzte, wenn ihm ein werthvolles Stück der künstlerischen Kultur des Landes zu entgehen drohte. So wuchs die ansehnliche Sammlung heran, die in schöner Weise mit Zeugniß ablegt von dem reichen Kunstbesitz des Hessenlandes. Aber nicht nur auf die für ein Museum geeigneten Denkmäler der Vergangenheit war sein Augenmerk gerichtet, auch der Erforschung und der Erhaltung der profanen und kirchlichen Bauwerke galt sein Streben. Wo er den Untergang nicht verhindern konnte, sorgte er für eine möglichst treue Nach- oder Abbildung, wozu ihn seine manuellen technischen Fähigkeiten, sowie die ihm eigene Kunst des Zeichnens und des Photographirens wohl befähigten. Diese Thätigkeit und die fortschreitende kunstwissenschaftliche Vertiefung in sein Arbeitsgebiet fanden durch die Universität seiner Heimathstadt die gerechte Würdigung durch seine am 30. Januar 1892 erfolgte Ernennung zum Ehrendoktor.

zulegt. Bei den Standsicherheits-Untersuchungen wird man aus Vorsicht zweckmässigerweise annehmen dürfen, dass alle jene Mauerwerksflächen, welche zeitweilig unterhalb eines Wasserspiegels liegen können, dann auch in ihrer ganzen Ausdehnung vom Wasser erreicht werden. — H.

Nagelbare Steine gelangen seit kurzer Zeit als Ersatz von Holz- und Patentdübeln in den Handel. Dieselben bestehen vorzugsweise aus einer Mischung von Bimssand und Zement, sehen ähnlich aus wie die Schwemmsteine, unterscheiden sich aber von diesen durch ihre Härte und Festigkeit. Sie sind scharfkantig und hellklingend wie hartgebrannte Ziegelsteine, und lassen sich wie Holz nageln ohne zu reissen, zu bröckeln oder zu zerspringen. Die einfache Verwendung — der Stein wird beim Mauern gleich im Mauerwerk mit eingemauert und dient so als Dübel — dürfte seiner allgemeinen Einführung sehr zu-statten kommen. Er ist zudem schwammsicher und kann selbst in feuchten Wänden verwendet werden. Der Ver-fertiger, Hr. Arch. Ludwig Meurer in Wiesbaden, ist zu-gleich der Erfinder dieser Steine. Der Vertrieb ist in den Händen des Hrn. Wilhelm Deiters in Darmstadt. —

Motivhaus in Berlin. Am 15. d. M. hat die Auflassung des Grundstückes Hardenberg- und Knesebeckstrassen-Ecke an die „Motivhaus-Aktien-Gesellschaft“ auf dem Amts-gericht in Charlottenburg stattgefunden. Inzwischen ist der Bau soweit fortgeschritten, dass mit dem Richten des Daches begonnen werden kann. —

Preisbewerbungen.

Engerer Wettbewerb betr. Entwürfe für den Neubau eines Stadttheaters in Freiburg im Breisgau. Es wurden 20 Entwürfe eingeleistet, darunter die 3 Entwürfe von den Architekten H. Seeling in Berlin, Heilmann & Littmann und M. Dülfer in München, welche vom Stadtrath zum engeren Wettbewerb eingeladen waren. Hr. M. Dülfer in München wurde nachträglich anstelle der Hrn. Fellner & Helmer in Wien berufen, nachdem diese vor einiger Zeit eine Bethheiligung abgelehnt hatten. Die übrigen 17 Entwürfe sind von freiwilligen Bewerbern vorgelegt worden. Die Pläne werden einer Vorprüfung unterzogen und dann der stadträthlichen Theaterbau-Kommission zur weiteren Behandlung vorgelegt. Nach der Entschliessung der Kommission sollen die Pläne einige Zeit öffentlich ausgestellt werden. —

Wettbewerb betr. die Wiederherstellung der Brünner Domkirche. Unter 42 Entwürfen verlieh das Preisgericht (s. S. 100 u. 116) den I. Preis von 5000 Kr. Hrn. Aug. Kirstein, den II. Preis von 3000 Kr. Hrn. Alfr. Castelliz und den III. Preis von 2000 Kr. Hrn. K. Troll, sämmtlich in Wien. Zum Ankauf für je 1500 Kr. wurden die Entwürfe der Hrn. Brth. Rich. Jordan in Wien, Reg.-Bmstr. Ludw. Dihm in Friedenau und Karl Schradin in München bestimmt. Die Ausstellung aller Entwürfe findet in den städt. Redoutensälen bis 28. Nov. d. J. statt. —

Wettbewerb Sparkasse Glückstadt. Das Preisgericht hat unter 177 (!) Entwürfen keinen des I. Preises von 1000 M. für würdig befunden, eine Thatsache, die immer-

Es liegt auf der Hand und ist beinahe selbstverständ-lich, dass neben einer so umfassenden und opferwilligen erforschenden und erhaltenden Thätigkeit eine ausgebreitete litterarische einherging. Aus dieser seien nur die folgen-den Schriften und Veröffentlichungen Bickell's genannt: Das alte Marburg (1878); Zur Erinnerung an die Elisabeth-kirche in Marburg; Hessische Holzbauten (I. 1887, II. 1892); Ueber hessische Bucheinbände (1890); Einbände aus hessi-schen Bibliotheken (1892).

Bei der Arbeit für ein gross angelegtes Werk wand der Tod dem Autor Stift und Feder aus der Hand. „Die Bau- und Kunstdenkmäler im Regierungsbezirk Kassel“ wollte er in einer eingehenden Darstellung schil-dern. Von ihr liegt aber nur ein kleiner Theil, Bd. I., Kreis Gelnhausen, in einer stattlichen Sammelmappe mit 350 Tafeln in Lichtdruck nach photographischen Aufnahmen nach der Natur und nach Zeichnungen älterer Meister, sowie des Verfassers vor*). Es bedarf keiner Erwähnung, dass wir in der Veröffentlichung eine ausserordentlich werth-volle und gewissenhafte Arbeit vor uns haben. Der Ver-fasser, dem es vergönnt war, bereits an dem Inventar von Lotz mitzuarbeiten, vertrat bei der inrede stehenden Ar-beit die Auffassung, „dass ein solches Inventar ein Quellen-werk sein müsse, bestimmt, den Bestand der vorhandenen Denkmäler festzulegen, d. h. so abzubilden und zu be-schreiben, dass aus demselben auch nach dem unabweis-

hin auffallen muss. Zwei II. Preise von je 800 M. wurden den Entwürfen der Hrn. E. Scholze in Düsseldorf und Friedr. Thelemann in Berlin zugesprochen. Der III. Preis von 400 M. fiel Hrn. Aug. Wilmsen in Berlin zu. Die öffentliche Ausstellung der Entwürfe findet vom 24. bis 27. Nov. im Bahnhofs-Hôtel in Glückstadt statt. —

Brief- und Fragekasten.

Anmerkung der Redaktion. Die Anfragen für unseren Brief- und Fragekasten häufen sich in der letzten Zeit in einer solchen Weise, dass die Beantwortung derselben bei dem bescheidenen Raum, den wir dieser nur zur Verfügung stellen können, sich gegen unseren Willen vielfach verzögert. Wir sehen uns daher zu der Bemerkung genöthigt, dass wir künftig nur die Anfragen bertück-sichtigen können, welchen der Nachweis des Bezuges unseres Blattes beigelegt ist. Wenig Aussicht auf Beant-wortung haben ausserdem die Anfragen, deren Erledigung auf dem Wege der Anzeige möglich ist. Grundsätzlich sollte der Brief-kasten nur dann in Anspruch genommen werden, wenn andere Wege versagen. —

Hrn. Gebr. H. in Kr. Nach Ihrer Sachdarstellung ist anzu-nehmen, dass der durch die jetzige Mauer ersetzte Bretterzaun dem Nachbar genügt hatte und die ausgeführte Veränderung zunächst von Ihnen ausgegangen ist. Bei dieser Sachlage kommt es darauf an, ob Sie von dem Nachbar nur die Erlaubniss erbeten haben, an-stelle des Zaunes die Mauer aufzuführen, oder ob Sie ihn zur Aus-führung einer gemeinschaftlichen Mauer aufgefordert haben. Ge-schah nur das erstere, so ging das Einverständniss des Nachbars nur dahin, in den Ersatz zu willigen, ohne dass hieraus auf seine Absicht zu schliessen ist, die Herstellungskosten mit tragen zu wollen. Es ist also keineswegs ausgeschlossen, dass Ihre auf Zahlung der halben Kosten gerichtete Klage abgewiesen wird, wenn aus den thatsächlichen Umständen der Richter zur Ueberzeugung gelangt, dass die beiderseitige Absicht, eine neue Gemeinschaft zu begründen, nicht bestanden hat. Code civil Art. 663 ist nicht an-wendbar, B.-G.-B. § 922 mit § 748 verpflichtet den Nachbar zum antheiligen Tragen der Lasten und Kosten für einen Gegenstand nur dann, wenn unverkennbar eine Gemeinschaft bestanden hat oder errichtet werden sollte; was aus den Thatumständen zu be-urtheilen ist. K. H.-e.

Hrn. W. in B. Ohne genaue Kenntniss der Sachlage und des Inhaltes der Akten ist es nicht möglich, sich zur Sache gut-achtlich zu äussern und es würde dies auch wohl über den Rahmen des Briefkastens hinausgehen. Zur Sache vertrete ich aber nach den Erfahrungen von etwa 150 Schwammprozessen, in welchen ich als Gutachter arbeitete, den Standpunkt, dass der gegen Honorar bauleitende Architekt, der den Bau also nicht in Entreprise aus-geführt hat, nur dann persönlich haftbar gemacht werden darf, wenn der Ausbruch der Schwammerkrankung speziell auf seine Anordnungen zurückgeführt werden muss bezüglich der etwaigen unrichtigen künstlichen Austrocknung oder zu sehr beschleunigter Fertigstellung. Anderenfalls wird stets der Zimmermeister anzu-fassen sein, welcher die Fussböden zu früh gelegt hat. Es kommt aber, wie gesagt, sehr auf die betr. Umstände an.

Prof. E. Dietrich, Berlin.

Hrn. Mrmstr. W. L. Was Sie zu wissen wünschen, steht in der Norm, die Sie ja zu kennen scheinen. Uns fehlt leider die Zeit, uns mit Honorarberechnungen zu beschäftigen. —

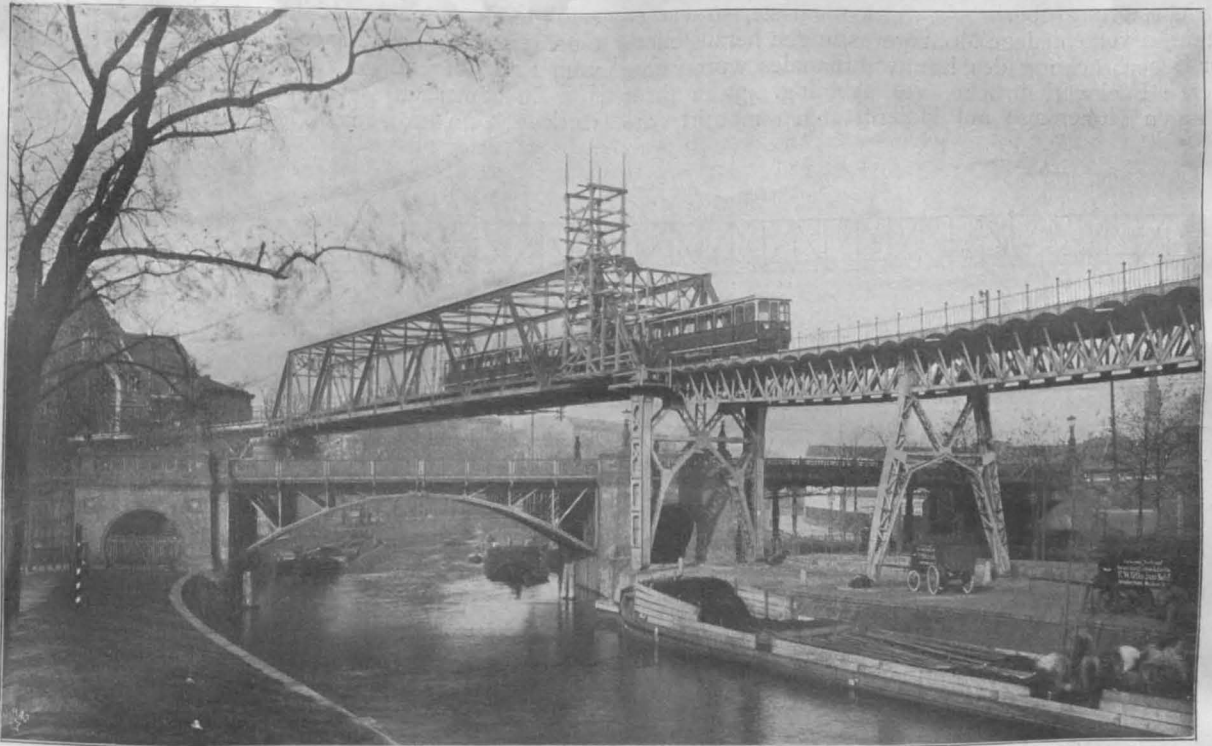
Inhalt: Der Rathhaus-Neubau der Stadt Freiburg im Breisgau. — Die elektrische Hoch- und Untergrundbahn in Berlin von Siemens & Halske (Fortsetzung). — Vermischtes. — Konservator Dr. Ludwig Bickell. — Preis-bewerbungen. — Brief- und Fragekasten. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortl. Albert Hofmann, Berlin. Druck von Wilh. Greve, Berlin.

lichen Verlust einzelner, in späteren Zeiten eine aus-reichende Vorstellung gewonnen werden könne“. In der Anordnung des Stoffes stellte er naturgemäss die Stadt Gelnhausen, deren Denkmäler an Zahl und an Bedeutung die aller anderen Orte des Kreises bedeutend überragen, voran, ein Verfahren, welches er auch für die übrigen Kreise, da bei vielen von ihnen ein gleiches Verhältniss besteht, beibehalten wollte. Jedoch: „Was sind Hoffnungen, was Entwürfe!“ — In Gelnhausen erfahren vor allem die Stadtbefestigung, die Burg, die Marien- und die Peters-kirche eine eingehende Darstellung. Auch vor einem offenen Worte schreckt der Verfasser nicht zurück, wenn er die so bedauerliche „Wiederherstellung“ des alten romani-schen Rathhauses besprechen muss. Von den Kreisorten erscheinen als die bedeutendsten Birstein mit Schloss, Orb und Wächtersbach. Es kann nicht überraschen, dass 180 von den 350 Tafeln des schönen Werkes auf Geln-hausen und die übrigen auf die sämmtlichen anderen Orte des Kreises kommen. Von der Darstellung blieben, was verständlich ist, die prähistorischen und die römischen Alterthümer ausgeschlossen. Für alle übrigen Zeiten und Stilrichtungen aber ist das Werk eine reiche Fundgrube für die Baukunst und die Kleinkunst, welchem, was das Aeussere anbelangt, die Verlagsbuchhandlung die volle Sorgfalt der Buchtechnik zugewendet hat. Mit schmerz-lichem Bedauern müssen wir die Thatsache hinnehmen, dass das Werk ein nur kleiner Anfang ist. —

(Schluss folgt.)

*) Marburg, N. G. Elwert'sche Verlagsbuchhandlung, 1901.



Abbildg. 40. Ueberbrückung der Anhalter Bahn und des Landwehr-Kanals.

Die elektrische Hoch- und Untergrundbahn in Berlin von Siemens & Halske.

III. Die Hochbahn. (Fortsetzung.)

b) Das Anschlussdreieck auf dem Gelände des alten Dresdener Güterbahnhofes nebst den Ueberbrückungen des Landwehrkanals und der Anhalter Bahn, sowie des Potsdamer Aussenbahnhofes. (Schluss.)

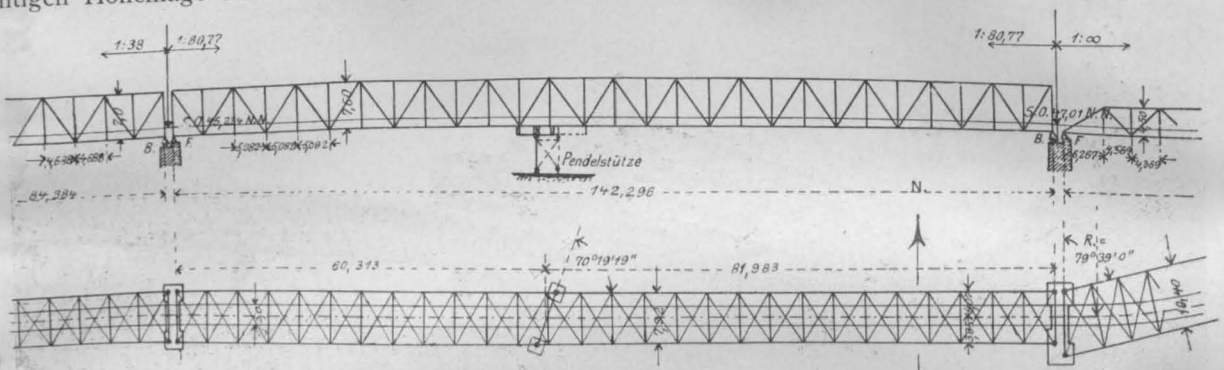
Bedeutende Brückenbauwerke erforderten die Ueberschreitung des Potsdamer Aussenbahnhofes und der Anhalter Bahn. Im ersten Falle mussten einige 20 Gleise, die sich zum Theil noch unter der Brücke verzweigen, mit einer Spannung in schräger Richtung überschritten werden, für welche nur eine eiserne Zwischenstütze zugelassen war. Für letztere war noch die erschwerende Bedingung gegeben, dass sie, mit Rücksicht auf eine etwaige spätere Veränderung des Gleisplanes, innerhalb 9 m verschiebbar sein musste. Es ergab sich hieraus ein Träger von 142,296 m Spannweite, dessen allgemeine Anordnung in Aufriss und Grundriss in Abbildg. 41 dargestellt ist. Die Zwischenstütze theilt diese Spannweite zur Zeit in 60,313 bzw. 81,983 m. Die Verschieblichkeit der ausserdem noch schräg zur Brücke in der Gleisrichtung stehenden Zwischenstütze ist dadurch ermöglicht, dass in den betreffenden Hauptträgerfeldern schwere Träger am Untergurt untergebaut sind, mittels deren die Brückenlast auf die Stütze übertragen wird. Die beiden Hauptträger sind hier an mehreren Knoten durch kräftige Portale ausgesteift. Das Bauwerk zeigt im übrigen keine besonders hervorzuhebenden Eigenthümlichkeiten. Die Untergurte sind **LL**-, die Obergurte **TC**-, die Vertikalen **I**-förmig. Die Streben sind **TC**-förmige Kästen mit Gitterwerk-Verbindung. Die Montage konnte von festen Rüstungen aus erfolgen. Das Gewicht der Brücke stellt sich auf 650 t, d. h. auf 4,6 t für 1 m.

Interessanter namentlich durch ihre schwierige Montage ist die Ueberbrückung des Landwehrkanals nebst der Anhalter Bahn. Der Kanal wird hier von der Hochbahnlinie unter sehr spitzem Winkel gekreuzt, sodass sich, da eine Zwischenstütze im Kanal natür-

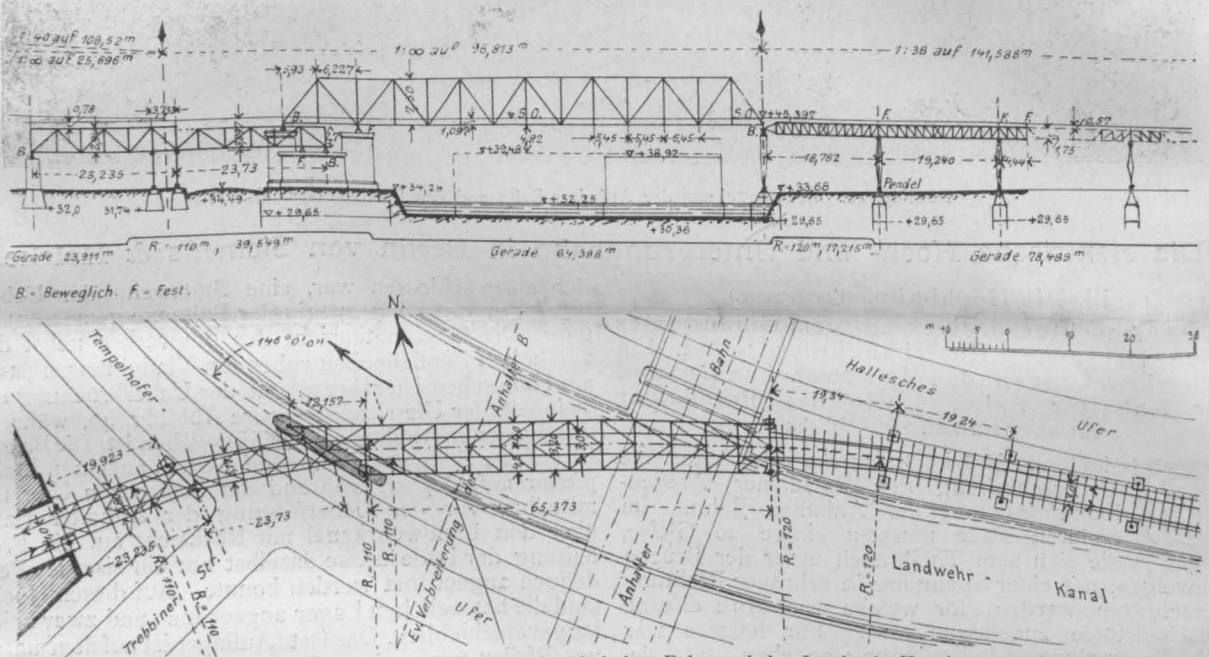
lich ausgeschlossen war, eine Stützweite der Ueberbrückung von rd. 71,5 m (in der Bahnaxe gemessen) ergab. Die Gesamtansicht des Bauwerkes nebst den auf hohen Pendeljochen ruhenden Viaduktanschlüssen am Halleschen Ufer bzw. mit der Ueberbrückung des Tempelhofer Ufers zeigt unsere Abbildg. 40, während das System in Abbildg. 42 wiedergegeben ist. Die Brücke ist auf der Seite des Tempelhofer Ufers auf einen Steinpfeiler aufgelagert, während am Halleschen Ufer unmittelbar vor der Ueberführung der Anhalter Bahn über den Landwehrkanal mit Rücksicht auf die Freihaltung der Ladestrasse daselbst nur ein eisernes Pendeljoch angeordnet werden konnte. Auf diesem Joch sind die beweglichen Lager angeordnet, und zwar beide längsverschieblich. Das feste Auflager ist auf dem massiven Pfeiler vorgesehen, dessen zweites Auflager längsverschieblich und seitlich verschieblich ist. Die Uebertragung der Längskräfte zwischen dem pendelnden Viadukt und der Brücke wird durch einen senkrechten Zapfen vermittelt, der vom Endquerträger der Brücke in den Portalbalken eingreift. Auf diesen Punkt wird auch der Winddruck durch den Spitzenwindverband der Fahrbahntafel übertragen. Die Brückenkonstruktion erscheint trotz der nicht unbedeutenden Spannung und der schweren Fahrbahnkonstruktion mit Kiesbettung verhältnissmässig leicht. Sowohl Unter- wie Obergurt zeigen nur einfache **I**-Form. Der Querschnitt im Endfelde besitzt ein Stehblech 320 . 20, 2 Winkel 150 . 150 . 14 und 1 Lamelle 400 . 10, in der Mitte ein 150 . 150 . 14 und 1 Lamelle 400 . 10, das am Rande noch mit Flacheisen 420 . 20, das andersseits besäumt ist, 2 Winkel 150 . 150 . 14 und 4 Lamellen von 500 mm Breite und 10 bzw. 12 mm Dicke. Der Querschnitt schwankt dabei zwischen 184 und 660 qcm. Die Diagonalen und Vertikalen sind aus übereckgestellten Winkeln hergestellt, während die Portale einen kräftigen kreuzförmigen Querschnitt zeigen, bestehend aus 2 Stehblechen 480 . 20, 4 inneren Winkeln an der Kreuzung 75 . 75 . 10 und 8 äusseren Winkeln an den Kreuzarmen 75 . 90 . 10. Gesamtgewicht der Brücke 343 t, also rd. 5 t auf 1 m. Die schwierige Montage nimmt einen erheblichen Theil der Kosten in Anspruch.

Der Montage-Vorgang wird durch die Abbildg. 43 und 44 erläutert. Da mit Rücksicht auf die Schifffahrt Rüstungen im Wasser nur unmittelbar an den Ufern zugelassen waren und die Anhalter Bahn ohne jede Betriebsstörung überbrückt werden musste, so war es nöthig, 2 verschiedene Montagerüstungen herzustellen. Zur Ueberbrückung des Landwehrkanales wurde eine eiserne Fachwerksbrücke (vgl. Abbildg. 43) in ihrer richtigen Höhenlage auf Holzrüstungen montirt, die

schwenkt, dass die Enden des Trägers ihre Stütze auf den vorher eingerammten Pfahljochen am linken Ufer bzw. neben der Anhalter Bahn am rechten Kanal-Ufer fanden. Die Ueberbrückung der Anhalter Bahn selbst erfolgte dann nach Abbildg. 44 durch Vorstreckung einer eisernen Rüstung vom rechten Ufer her, bzw. vom Ende des vorgenannten Fachwerkträgers aus. Zu bemerken ist noch, dass dieses Brückenbauwerk auch ein dekoratives Gewand in moderner Formen-



Abbildg. 41. Ueberbrückung der Ringbahn und des Potsdamer Aussenbahnhofes.



Abbildg. 42. Ueberbrückung der Anhalter Bahn und des Landwehr-Kanals.

auf 4 Prähmen ihre Stütze fanden. Diese Montage erfolgte dicht am Ufer, also ohne Schifffahrtsstörung. Dann wurden die beiden äusseren Prähme herausgenommen, sodass die Enden der Fachwerksbrücke frei schwebten, und nunmehr wurde das Ganze so ge-

sprache erhält, das aber zur Zeit erst zum Theil angebracht ist, sodass wir auf eine Wiedergabe verzichten müssen. (Abbildg. 40 zeigt einen Theil der Brücke zwecks Anbringung dieser Ausschmückung eingerüstet.) —

(Fortsetzung folgt.)

Ueber Pilzbildungen im Mauerwerk und im Verputz.

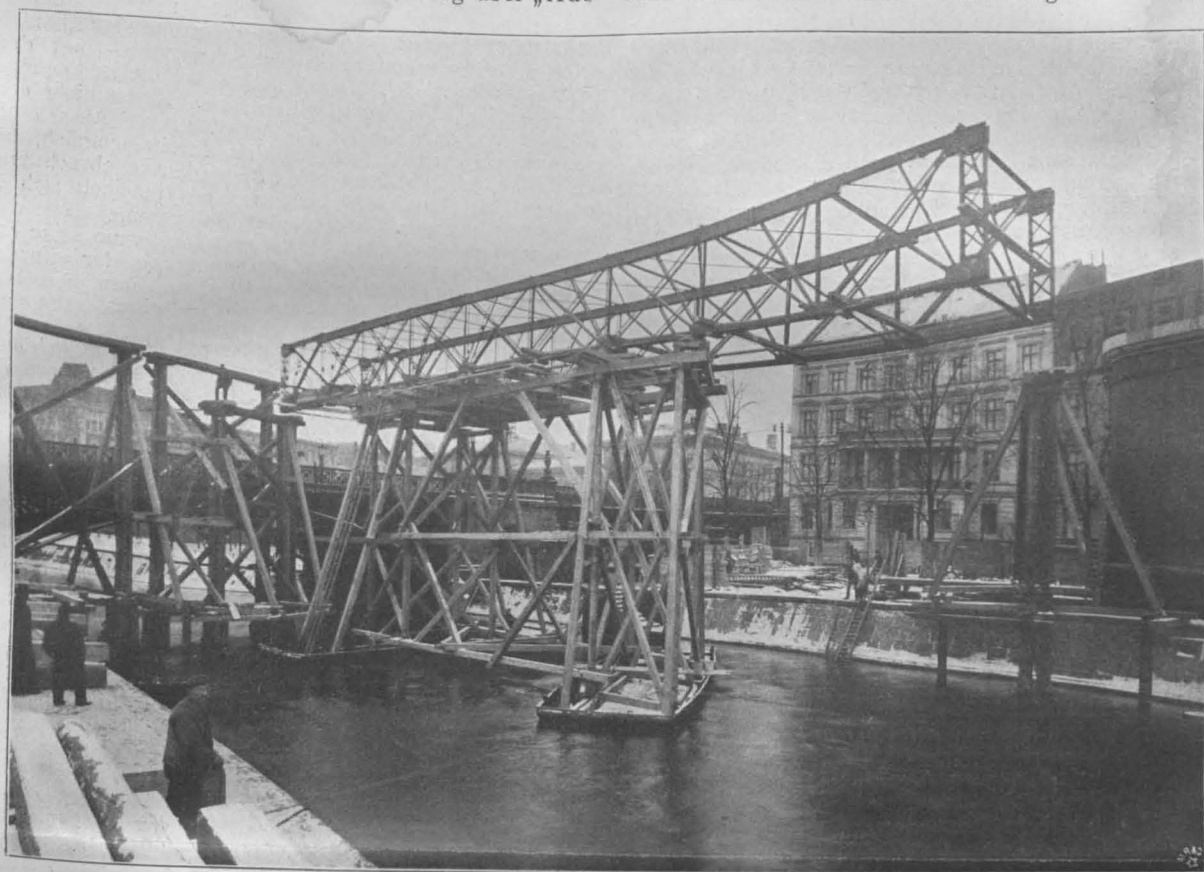
Die Mittheilung in No. 72 der Dtschn. Bauzeitung veranlasst mich zu nachstehender Erwiderung: Die gestellten Fragen dürften besser an Chemiker als an Architekten und Ingenieure zu richten sein, und ausserdem wäre in erster Linie festzustellen, ob die beklagten schwärzlichen Verfärbungen pflanzlicher oder mineralischer Natur sind — es hätte genaue mikroskopische Untersuchung und künstliche Züchtung der beklagten Verfärbungen und Kulturen zu erfolgen. Dann erst, wenn genau festgestellt ist, woraus die schwarzen Flecken bestehen und wie sie entstehen, können Maassregeln und Mittel zu deren Verhütung und Bekämpfung ermittelt und in Anwendung gebracht werden. Unter 4 sagt der Verfasser: das ganze Auftreten ist das von Bakterienkolonien — dann wieder: das Endergebniss des Prozesses sei Schwefelblei und Schwefelzink — es hätten also infolge von Pilzwucherungen chemische Veränderungen und Zersetzungen der Farbstoffe stattgefunden, was zwar nicht unmöglich, aber nicht wahr-

scheinlich ist. Ueber Untersuchungen in der vorgedachten Richtung giebt die Anfrage keine Auskunft.

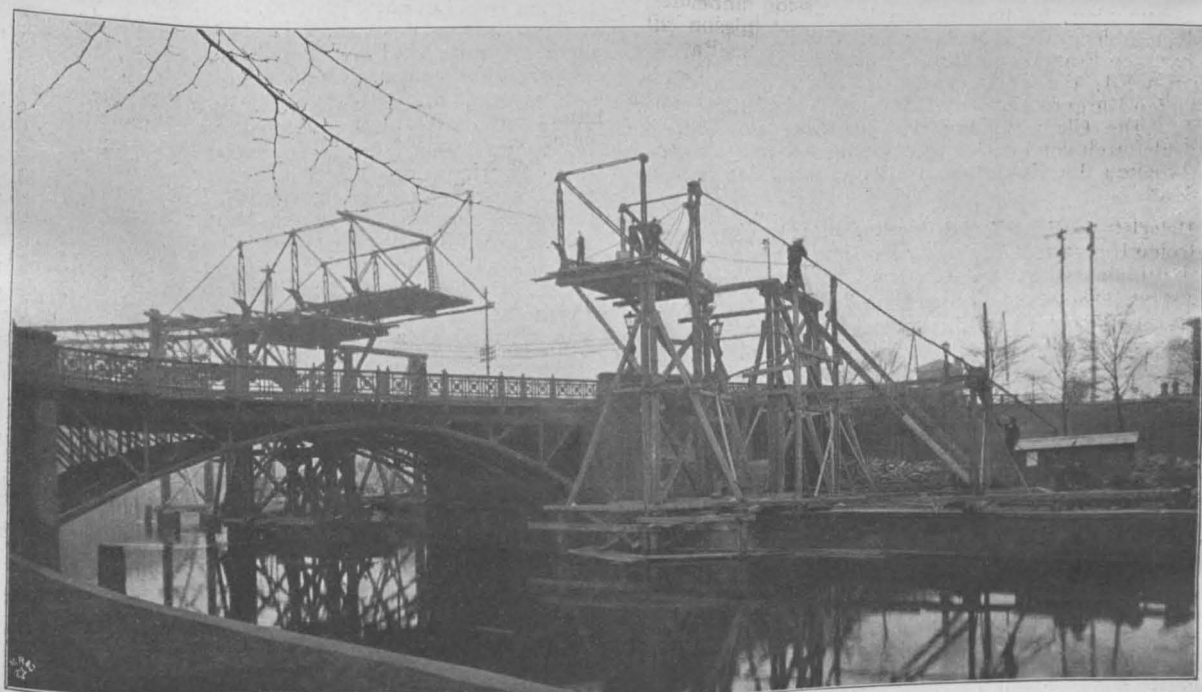
Wenn es im Allgemeinen auch nicht rathsam ist, über eine Erscheinung wie die vorerwähnte zu urtheilen, ohne die begleitenden Umstände genau zu kennen, so möchte ich hier doch nicht unterlassen, eine Möglichkeit anzudeuten. Hr. Arch. Hecht giebt an, dass bei Verwendung von Blei- oder Zinkweiss die Zersetzungsprodukte Schwefelblei und Schwefelzink gewesen seien — es muss daher in dem Malgrund Schwefel enthalten gewesen oder ausgeschieden worden sein. Wie war dies möglich? Vielleicht enthielt der Gips Schwefelverbindungen, die durch das Brennen aufgeschlossen, reduziert wurden und unter der Mitwirkung der Alkalien das sehr empfindliche Bleiweiss in Schwefelblei übergeführt haben — oder es enthielten der Kalkmörtel und der Mörtelverputz zur Zeit, als der Gipsverputz aufgetragen wurde, noch viel Aetzkalk, der noch nicht in kohlensauren Kalk übergeführt war und der dann einen

Theil des Gipses oder einer anderen Schwefelverbindung reduzierte zu Schwefelcalcium, das dann das Blei- und Zinkweiss in Schwefelblei bzw. Schwefelzink überführte. Es ist auch nicht ausgeschlossen, dass Schwefelkiese in den Backsteinen enthalten waren, wodurch die Umsetzung des Blei- und Zinkweiss bewirkt wurde. In dieser Beziehung gestatte ich mir, auf die Abhandlung über „Aus-

Hr. Arch. Hecht sagt unter 3: Noch niemals hat sich die Erscheinung an Wänden sehen lassen, welche nur mit Kalkputz behandelt waren; dies zeigt zweifellos, dass die Ursachen zu den störenden Verfärbungen nur in dem Gipsverputze zu suchen sind. Der dort verwendete Gips hat jedenfalls ausser dem schwefelsauren Kalk auch noch andere schwefelsaure Verbindungen enthalten, die



Abbildg. 43. Schwimmend aufgestellte Montage-Rüstung für die Ueberbrückung des Landwehr-Kanales.



Abbildg. 44. Vorstreckung der Montage-Rüstung für die Ueberbrückung der Anhalter Bahn.

Die elektrische Hoch- und Untergrundbahn in Berlin von Siemens & Halske.

witterungen an Mauerwerk“ in No. 45 der Deutschen Bauzeitung vom Jahre 1893 hinzuweisen.

Hierbei möchte ich die Ansicht aussprechen, dass ein Gipsverputz kein zuverlässiger Malgrund ist und ein solcher aus Kreide vorzuziehen sein wird, jedenfalls aber nur auf ganz ausgetrocknetem Verputz unter Auswahl der Farben anzuwenden wäre.

vielleicht nicht so fest sind, wie schwefelsaurer Kalk und durch das Brennen derart aufgeschlossen wurden, dass dann unter Mitwirkung von freiem Alkali die Einwirkung des Schwefels auf das Blei- und Zinkweiss erfolgen konnte.

Die misslichen Beobachtungen, welche Hr. Arch. Hecht gemacht hat, scheinen aber auch anderwärts schon gemacht worden zu sein, denn ein alter, sehr tüchtiger Maler

sagte mir, dass er auf Gipsgrund niemals male, weil die Malerei leicht Schaden leide.

Zum Schlusse möchte ich noch erwähnen, dass durch die Anwendung von Antinin-Anstrichen dem Auftreten von Pilzbildungen vorgebeugt werden kann; hiervon habe ich mich an einem alten Gebäude überzeugt, dessen Mauern im Erdgeschoss infolge von Pilzwucherungen immer feucht waren. Der Verputz wurde abgeschlagen, die Fugen ausgekratzt, das Mauerwerk mehrmals mit Antinin-Lösung angestrichen und dann nach längerer Zeit mit neuem Kalkmörtelverputz versehen. Die Mauern blieben seitdem trocken und von Pilzwucherungen frei. Da der Antinin-Anstrich eine gelbliche Färbung giebt, so kann er nur da angewendet werden, wo diese Färbung nicht stört. In Haus- und Eiskellern, Speisekammern und untergeordneten Räumen, dann auf Mauern vor dem Aufbringen von Verkleidungen und zum Anstrich des Holzwerkes selbst ist Antinin zu empfehlen und scheint von den vielen angepriesenen „unfehlbaren“ Mitteln gegen das Auftreten des Hausschwammes das beste zu sein, was allerdings erst aufgrund ausgedehnter Anwendung im Laufe der Zeit festgestellt werden kann, wobei aber von der Anwendung dieses Anstriches allein nicht aller Erfolg zu erhoffen sein wird. Trockenlegungs- und Lüftungs-Anlagen müssen immer gleichzeitig angeordnet werden.

Ich habe in meiner langjährigen Praxis vielfach Gelegenheit und Veranlassung gehabt, dem Auftreten des Hausschwammes entgegenzutreten und den Erfolg aufzuweisen, dass da, wo Hausschwamm vorkam und bekämpft wurde, dieser niemals ein zweites Mal auftrat, ein Beweis, dass die angewendeten Mittel die richtigen waren. Allerdings bin ich nicht eher an die Bekämpfung des Hausschwammes gegangen, als bis die Ursachen seiner Entstehung ermittelt und jene Geldmittel zur Verfügung gestellt wurden, die zur Durchführung der Arbeiten erforderlich

waren. Hr. Arch. Hecht erwähnt als merkwürdig und räthselhaft den Fall, dass unter einem Fussboden nach zwei Jahren der Fertigstellung und nach dem Aufbringen eines Oelfarbenanstriches der Hausschwamm aufgetreten sei. Jedenfalls waren die Bedingungen zur Entwicklung vorhanden, wahrscheinlich fehlten Lüftungs-Oeffnungen (wie sie z. B. beim sog. deutschen Fussboden vorhanden sind) und es ist auf irgend eine Weise Feuchtigkeit eingedrungen, so dass dann nur noch die letzte Bedingung: der vollkommene Luftabschluss durch die Aufbringung des Oelfarben-Anstriches erforderlich war zur Schwammbildung; denn Schwamm kann sich überall bilden, wo die Bedingungen zu seiner Entwicklung gegeben sind. Es ist nicht etwa erforderlich, dass die Keime desselben von Aussen hineingetragen werden; es ist auch nicht wahrscheinlich, dass die Keime schon während des Baues hereingebracht wurden und jahrelang schlummerten, um plötzlich sich zu entwickeln. Das Auftreten des Schwammes lässt vermuthen, dass er überall entstehen kann, wenn seine Entwicklungsbedingungen beim Vorhandensein der erforderlichen Bruttemperatur gegeben sind, weil ihm jedes Holz — mit Ausnahme von Eichenholz — einen geeigneten Nährboden bietet.

Um der Möglichkeit des Auftretens des Hausschwammes in einem Neubau möglichst vorzubeugen, wird der Baumeister Einrichtungen zu treffen haben, dass die zur Entwicklung erforderlichen Bedingungen niemals zusammentreffen können — ein anderes Mittel gegen den Hausschwamm giebt es zurzeit nicht. Wer sehr sicher gehen und die Kosten nicht scheuen will, der wird gut thun, sämtliches Holzwerk eines Neubaus mit einem antiseptischen Mittel zu tränken — etwa wie schon erwähnt — mit Antinin. Da dieses eine pilztötende Eigenschaft besitzt, so ist anzunehmen, dass es die Entwicklung und Ausbreitung des Schwammes verhindert. — Siry.

Vermischtes.

Zum Artikel „Städtebau und Kunst“ in No. 91 der Dtschn. Bztg. wird uns aus Bayern folgendes geschrieben: „Der Erlass des Prinzregenten Luitpold von Bayern hat in Bayern allenthalben freudige Aufnahme gefunden und wurde besonders in der technischen Welt aufs beste begrüsst. Es ist nur zu bedauern, dass in der eingesetzten Kommission der Stadtmagistrat München wohl durch seine zwei rechtskundigen Bürgermeister, nicht aber auch durch einen Baubeamten vertreten ist. Sehr zu wünschen wäre es, wenn nicht nur der städtische Oberbaurath Münchens, Hr. Schwiening, baldigst in die Kommission einberufen würde, sondern dass auch, wenn die Kommission mit gleichartigen Fragen in anderen grösseren Städten Bayerns betraut wird, die Verstärkung derselben durch die betreffenden Bürgermeister und Bauamts-Vorstände erfolgen würde. Die Gleichstellung der Juristen und Techniker würde dadurch von allerhöchster Stelle selber dokumentirt, die Arbeiten der Kommission aber entschieden gefördert werden.“ — W. M.

Delegirte der Suez-Kanal-Gesellschaft. Der Bauinspektor der freien Hansestadt Bremen, Hr. G. de Thierry, ist zum zweiten deutschen technischen Delegirten der internationalen technischen Kommission der Suez-Kanal-Gesellschaft ernannt worden. In dieser Kommission, welcher die angesehensten Ingenieure der verschiedenen europäischen Länder angehören, war Deutschland bis jetzt nur durch Hrn. Geh. Reg.- und Brth. Rasch vertreten, während Frankreich in dieser Kommission vier, England zwei und die übrigen inbetracht kommenden europäischen Staaten je einen technischen Delegirten entsenden. Die erfolgte Ernennung eines zweiten deutschen Delegirten ist jedenfalls ein weiteres Anzeichen für das vermehrte Ansehen, welches die deutsche Technik auch im Auslande geniesst. — G.

Preisbewerbungen.

Ein Wettbewerb der „Vereinigung Berliner Architekten“ für ihre Mitglieder betrifft die Umgestaltung des Landes-Ausstellungs-Gebäudes am Lehrter Bahnhof. Der Wettbewerb, zu welchem die Anregung von den Hrn. Geh. Reg.-Rth. Prof. J. Otzen und Architekt R. Wolfenstein ausgegangen ist, bedeutet eine einschneidende Maassnahme auf die Berliner Kunausstellungs-Verhältnisse. Unter möglichster Verwendung der jetzt vorhandenen baulichen Anlage und mit möglichst geringem Kostenaufwande soll vor allem die Schaffung eines grossen Zentral- und Repräsentationsraumes angestrebt werden. Verlangt werden ein Grundriss der Gesamtanlage 1:400, zwei Schnitte derselben und ein Grundriss des Zentralraumes 1:200, eine perspektivische Innenansicht desselben und ein

Erläuterungsbericht. Termin ist der 15. Jan. 1902. Es werden 3 Preise inform von Ehrengaben verliehen. Das Preisgericht wird gebildet aus 2 Mitgliedern der kgl. Akademie der Künste, 2 Mitgliedern des Vereins Berliner Künstler und 3 Mitgliedern der „Vereinigung Berliner Architekten.“ —

Wettbewerb Lungenheilstätte Sorg bei Adorf. Unter 36 Entwürfen errang den I. Preis der der Hrn. Reichel & Kühn, den II. Preis der der Hrn. Weidenbach & Tschammer und den III. Preis der des Hrn. P. Burghardt, sämtlich in Leipzig. Zum Ankauf empfohlen wurden zwei Entwürfe der Hrn. Rust & Müller in Leipzig und ein Entwurf des Hrn. Winkler in Loschwitz. Sämtliche Entwürfe sind bis einschl. 1. Dez. Klostersgasse 1 in Leipzig öffentlich ausgestellt. —

Zu dem Wettbewerb betr. Entwürfe für eine neue kathol. Kirche im südl. Stadttheile von Bonn liefen 68 Arbeiten ein. Den I. Preis von 2000 M. errang die Arbeit mit dem Kennzeichen der 3 Kreuze im Kreise des Hrn. Otto Luer in Hannover; den II. Preis von 1200 M. die mit dem Kennwort „Meiner Mutter Heimathstadt“ des Hrn. Ludw. Becker in Mainz; den III. Preis von 800 M. die mit dem Kennzeichen „10. 11. 01“ des Hrn. Otto Schulz in Nürnberg. Die Entwürfe der Hrn. Rüdell & Odenthal in Köln, Brth. Guldenspennig in Paderborn und W. Schmitz & Jul. Wirtz in Trier wurden zum Ankauf empfohlen. Sämtliche Entwürfe sind bis einschl. 8. Dez. d. J. Friedrichsplatz 10 in Bonn öffentlich ausgestellt. —

Wettbewerb evangelische Kirche Wormser Platz in Köln a. Rh. Unter 28 Entwürfen errang den I. Preis der Entwurf „Seitenturm“ der Hrn. Vollmer & Jassoy in Berlin, den II. Preis der Entwurf „Wormserplatz“ der Hrn. Schreiber & van den Arndt in Köln, den III. Preis der Entwurf „Basilika“ des Hrn. Jürgen Kröger in Berlin. Zum Ankauf empfohlen wurden die Entwürfe „Querschiff“ und „Dr. M. L.“ Sämtliche Arbeiten sind bis einschl. 6. Dezember im Kunstgewerbe-Museum in Köln öffentlich ausgestellt. —

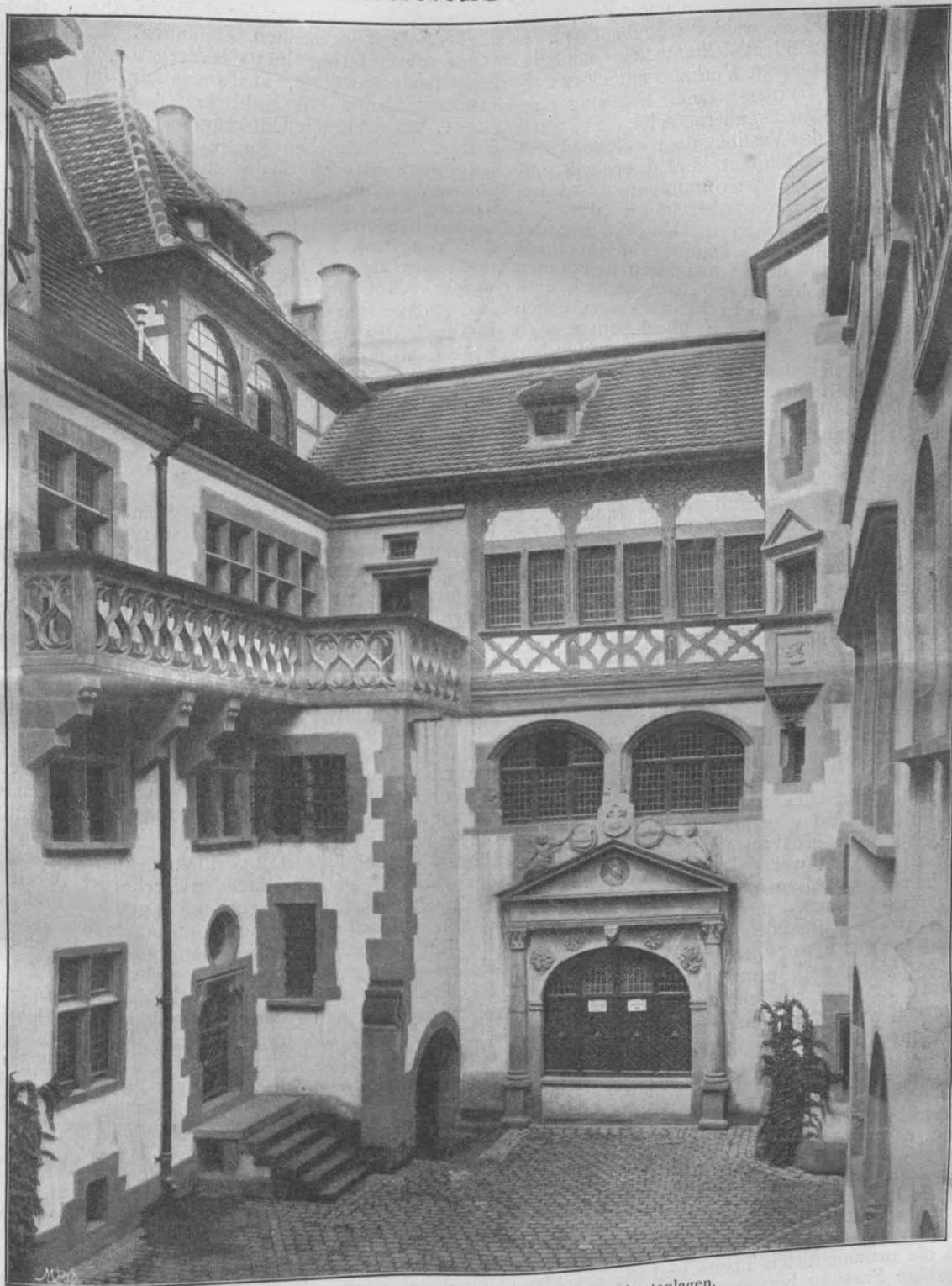
Brief- und Fragekasten.

Hrn. H. O. in Krefeld. Ein zuverlässiges Mittel, die Aussenflächen von Ziegelmauerwerk wasserundurchlässig zu machen, kann nur in einer Bekleidung z. B. mit Schindeln, Schiefer usw. gefunden werden, da die Fugen des Mauerwerkes beim Temperaturwechsel immer Stellen bilden werden, an welchen das Wasser eindringen kann.

Hrn. Reg.-Bmstr. N. in Wilhelmshaven. Wo ist der Nachweis des Bezuges unseres Blattes? —

Inhalt: Die elektrische Hoch- und Untergrundbahn in Berlin von Siemens & Halske (Fortsetzung). — Ueber Pilzbildungen im Mauerwerk und im Verputz. — Vermischtes. — Preisbewerbungen. — Brief- und Fragekasten. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortl. Albert Hofmann, Berlin. Druck von Wilh. Greve, Berlin.



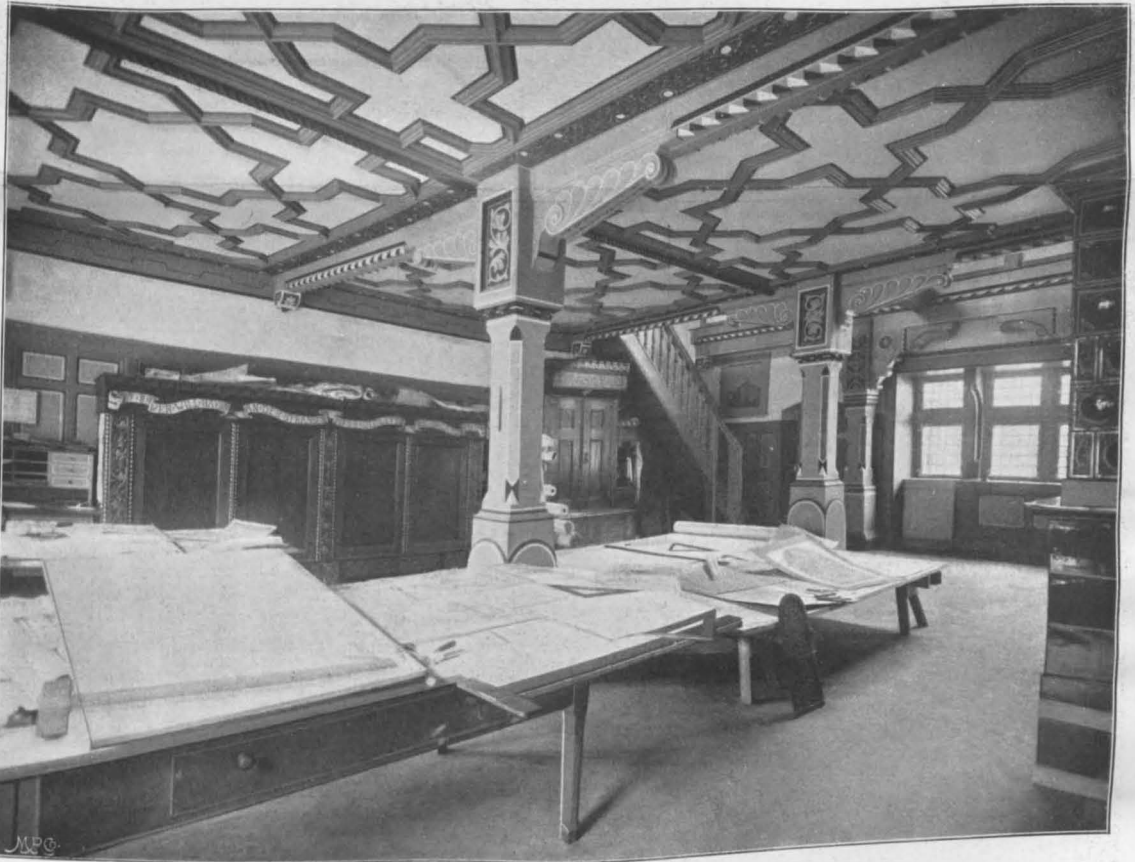
Hofansicht nach dem hinteren Theile mit den Abortanlagen.

Der Rathhaus-Neubau der Stadt Freiburg im Breisgau.

(Fortsetzung.) Hierzu eine Bildbeilage und die Abbildungen auf S. 597.

Die Bauart kennzeichnet sich durch eine Vermengung deutscher Renaissanceformen mit spätgothischen Motiven, eine Stilweise, wie man ihr in Freiburg bei vielen noch erhaltenen Gebäuden der öffentlichen Profan-Architektur begegnet. Sämmtliche Architekturtheile sind in rothem Sandstein ausgeführt, während die

Wandflächen weiss geputzt sind. Um die Gesamt-Ansicht der etwas langen Flügelbauten nicht eiförmig erscheinen zu lassen, sind sie durch erkerartige, kräftig gegliederte Vorbauten und reizvolle Fensterbildungen wirkungsvoll belebt. Die Brandmauern beider Flügel sind über Dach als Zinnengiebel durchgebildet. — Die Hauptansicht des Gebäudes gewährt einen



ER RATHHAUS-NEUBAU
DER STADT FREIBURG
IM BREISGAU * * * *
ARCHITEKT: STADTBAU-
MEISTER R. THOMA IN
FREIBURG * * ZIMMER

DES OBER-BÜRGERMEISTERS UND
ARBEITSSAAL DES STADTBAUAMTES

≡ DEUTSCHE BAUZEITUNG ≡
* XXXV. JAHRGANG 1901 * NO. 96 *

vornehmen harmonischen Gesamteindruck. Das ganze Architekturbild beherrscht die Umgebung und kennzeichnet sich als das eines echten deutschen Rathhausbaues. Die beiden den Mittelbau flankierenden Giebel mit ihren über Eck sitzenden schönen Erkerbauten (siehe die Abbildung S. 581) lassen die Würde ihrer ursprünglichen Erscheinung erkennen, trotzdem der nördliche zwar abgetragen, jedoch im engsten Anschluss an seine frühere Gestalt und unter Benutzung der alten Architekturtheile, wieder aufgebaut wurde.

Vor den Zwischenbau legt sich unten eine schmale, in 3 Rundbögen sich öffnende Vorhalle mit einer darüber sich befindlichen Terrasse, deren Brüstung eine reich gegliederte Maasswerkgallerie zeigt. Etwa 2^m hinter der Halle liegt das Vestibül, über welchem sich der grosse Stadtrathssaal aufbaut. Letzterer stellt sich schon durch seine hohen Fensteröffnungen als der bedeutungsvollste Raum des ganzen Gebäudes dar. Ein derb gehaltener Eierstab bildet die Umrahmung der Fenster. Ueber der Mitte des Hauptgesimses erhebt sich ein Uhrenaufsatz mit dem von Löwen gehaltenen Stadtwappen im Giebelfelde. In den Nischen der Wandfelder haben auf mit figürlichem Schmuck versehenen Konsolen die in Erz gegossenen überlebensgrossen Standbilder jener vier Fürsten Aufstellung gefunden, welche jeweils die ersten desjenigen Hauses waren, unter denen Freiburg seit seiner Gründung gestanden hat. Es sind dies: Herzog Konrad I., der erste Zähringer, als Gründer der Stadt; Egon I., Graf von Freiburg; Leopold III. als derjenige Habsburger, unter dem die Stadt in deren Hände gelangte, und Karl Friedrich, als erster Grossherzog von Baden. Die Modelle zu diesen Statuen rühren von dem Bildhauer Prof. Dietsche in Karlsruhe her, der Guss wurde von Peters & Beck in Karlsruhe und Pelargus in Stuttgart besorgt. Es sind treffliche Bildwerke in treuer historischer Auffassung ihrer Zeit, die sich wirkungsvoll und harmonisch in das Architekturbild einfügen. Ein kupfergedeckter Dachreiter, in welchem ein Glockenspiel Platz gefunden hat, krönt den hochragenden Dachaufbau.

Eine sehr bemerkenswerthe Decken-Konstruktion zeigt die hinter dem Vestibül liegende, die Verbindungsgänge tragende Halle. Von Maasswerken durchbrochene Gurt- und Diagonalrippen tragen die Steindecke, deren Dreieckfelder durch Maasswerkrelief geziert sind. Ein ungewöhnlich malerisches, ganz im Sinne des Mittelalters behandeltes Bild gewährt der am Kopfe dieser Nummer abgebildete Hofraum mit seinen hübschen Portalen, seinen Maasswerkgallerien, den von hohen Konsolen getragenen Altanen, den polygonal vorspringenden Treppenthürmen, den reizenden Fenstergruppen und dem vortrefflich gebildeten Fachwerkgiebel.

Betritt man das Innere, so ist man überrascht von seiner ausgezeichneten dekorativen Wirkung. Thüren, Wände und Decken haben die mannichfachste Behandlung erfahren. Man war von dem Streben geleitet, jedem einzelnen Raume durch Form und Farbe ein besonderes und individuelles Gepräge zu verleihen. Die in Tannenholz ausgeführten Täfelungen mit ihren, nach alptiroler Art flach geschnitzten, belebenden Friesen, sowie die mit Leinwand bezogenen, gemalten Thüren, welche mit reichen Beschlägen versehen sind, zeigen unter Verwendung bester alter Vorbilder eine Fülle reizender Motive. Von hoher Eleganz sind die Decken, die bald als Leistendecken, bald als Kasettendecken, bald als einfache Balkendecken erscheinen. Das Holzwerk hat meist einen naturbraunen Ton erhalten, während die ornamentirten Theile und die Beschläge durch farbige Fassung hervorgehoben sind.

Die Seele des Baues ist der grosse Sitzungssaal des Stadtrathes, zu dem eine schmucke Pforte vom Korridor aus den Zutritt öffnet. Die Hauptabmessungen des Saales sind 13^m Länge und 8,50^m mittl. Breite, bei 6,70^m Höhe. Wie die Bedeutung des Saales schon nach aussen charakteristisch in die Erscheinung tritt, wo Künstlerhand ihm reichen Schmuck verlieh, so kam auch das Innere entsprechend zur Geltung. Man betrachtete es als die höchste Aufgabe, der Innenausstattung ein solches Gepräge zu geben,

dass die Würde des Saales, als Ort der Repräsentation der Stadt und ihrer Bürger, in gebührendem Maasse zum Ausdruck gebracht ist. Um die Wände zieht sich eine 2,90^m hohe Eichenholz-Täfelung, deren Wirkung eine grossartige ist. Die formenreiche Architektur mit den hübsch gegliederten Gesimsen und reich geschmückten Pilastern, mit den zierenden künstlichen Fratzenköpfen und Ornamenten bilden eine vornehm gelungene Umrahmung der theils in Ahorn, theils in Eschenholz hergestellten Füllungen, deren Flächen wieder durch farbige Intarsia-Verzierungen belebt sind. Eine flach gewölbte, in Tannenholz, im Sinne der Frührenaissance mit gothischen Anklängen, erstellte Decke, mit kräftigen Unterzügen in Eichenholz, überspannt den stattlichen Raum. Zur Erhöhung der Gesamtwirkung des Saales tragen die Beleuchtungskörper wesentlich bei: zwei ringförmige schmiedeiserne Kronen, in welchen polychromirte Figuren schweben. Seinen hervorragendsten Schmuck besitzt der Saal in den von Prof. F. Geiges in Freiburg entworfenen und ausgeführten Glasmalereien der 3 grossen Fenster, welche schon im Jahrgang 1900 der Dtsch. Bauztg. No. 55 einer Besprechung gewürdigt worden sind. Der Eindruck des Saales ist ein prächtiger. Die Wandflächen über der Täfelung sollen später mit Bildern, deren Vorwürfe aus der ruhmreichen Vergangenheit der Stadt zu entnehmen sind, geschmückt werden. Auch die Ausstattungs-Gegenstände, wie Tische und Sessel, sind in einheitlichem Charakter ausgeführt. Wir lassen die Abbildung dieses Raumes noch folgen.

Vornehm gediegene Ausstattung weist sodann auch das Zimmer des Oberbürgermeisters auf. Namentlich ist die Täfelung mit ihren verschiedenfarbigen Hölzern von grosser Schönheit. Die Decke ist als Kasettendecke gestaltet, für deren Rahmwerk Nussbaum und für die Füllungen geaugter spanischer Vogel-ahorn verwendet wurde. Der grün glasierte Kachel-Ofen ist nach alten Mustern hergestellt. Der Architekt hat sich bei dem Entwurfe der Ausstattung dieses Zimmers an das durch seine Schönheit berühmte alte Zimmer zu Velthurns in Tirol angelehnt (siehe Beilage).

Ein anderer Raum, der sich durch eine hübsche Wirkung auszeichnet, ist der Architektensaal des Hochbauamtes. Es ist ein in zwei Geschosse getheilter Raum, dessen oberes in den Dachraum eingebaut und zum Aufreissen grösserer Werkzeichnungen eingerichtet ist. Die Untersicht der von schön profilirten Eichenholzpfeilern gestützten, über $\frac{2}{3}$ der Tiefe des Raumes sich spannenden Decke ist durch ein Stabwerk in sternförmige Felder getheilt und wird von flach geschnitzten Friesen umrahmt (siehe Beilage).

Ein wesentlich anderes Gepräge als alle anderen Räume trägt der Trausaal, die ehemalige Aula, ein Rechteck von 15,20 zu 7,20^m. Er hat im 17. Jahrh. eine durchgreifende Aenderung im barocken Geiste erfahren. Nur die frei vor die Wand tretende, von einem Löwen getragene zierliche Renaissance-Säule erinnert noch an die ursprüngliche Gestalt des Saales. Decke und Wände zeigen schöne Stuckverzierungen.

In der Eingangshalle des Rathhauses finden wir eine in Bronze gegossene Gedenktafel in Form eines Epithaphiums zu Ehren der im Feldzuge 1870/71 gefallenen Freiburger Bürgersöhne.

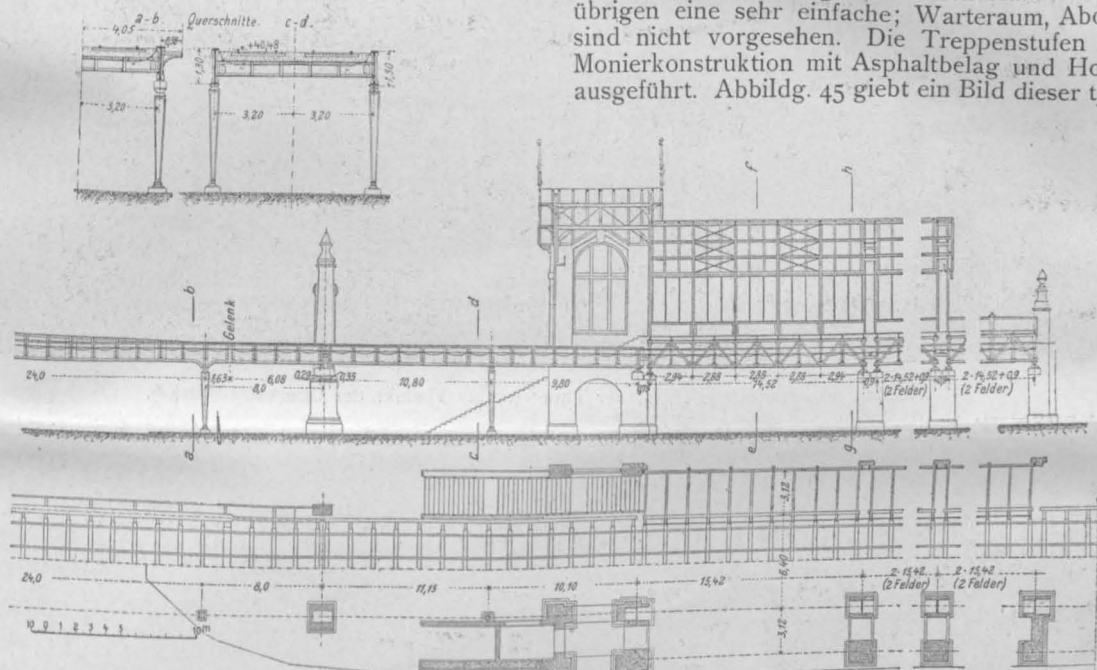
Zur Erwärmung der Räume ist eine Niederdruck-Dampfheizung eingerichtet. Die Lüftung und Kühlung wird durch eine neben dem Kesselraume befindliche Luft- und Vorwärmekammer bewirkt. Der grösste Theil der Zimmer besitzt Gasbeleuchtung; nur der Stadtrathssaal mit den anstossenden Vorplätzen, der Trausaal, sowie das Vor- und Arbeitszimmer des Oberbürgermeisters sind mit elektrischer Beleuchtung versehen.

Die Gesamt-Baukosten des Baues belaufen sich auf 470 000 M. Es kommt hiernach 1^{qm} bebauter Grundfläche auf rd. 313 M. und 1^{cbm} umbauten Raumes auf rd. 26 M. Die Glasmalereien, die elektrische Beleuchtung und die Gedenktafeln sind in obiger Kosten-summe nicht inbegriffen. —

(Schluss folgt.)

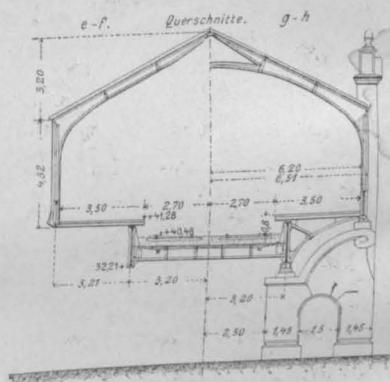
werden zum Theil von einer leichten Hallen-Konstruktion überdeckt, deren Seitenwände aus Eisenschalung mit Glas bestehen, während die in einfacher Weise hergestellten gekrümmten Dächer mit Wellblech eingedeckt sind. Die Gesamtweite dieser Hallen stellt sich auf 11,90 m. Diese Ueberdeckung erstreckt sich vorläufig nur auf 45 m (4 Wagen) der Bahnsteige, während 30 m vorläufig offen geblieben sind. Wenn der Verkehr so stark gewachsen ist, dass längere Züge erforderlich werden, so ist auch eine Ausdehnung der Bahnsteig-Ueberdachung ohne Weiteres möglich. Von dem einen Kopfende der Bahnsteige führen getrennte Treppenläufe in je 2 m Breite zunächst so weit neben den Viadukten herab, bis die nöthige Tieflage erreicht ist, um sie in einem gemeinsamen Podest und weiterhin einem Treppenaufgang von 5 m Breite unter dem Viadukte zu vereinigen. Infolge dieser Anordnung braucht nur der Oberlauf eine besondere Ueberdeckung während in dem durch ein Zwischen-Gelände in der Breite getheilten Unterlauf die Fahrkartenausgabe in bequem zugänglicher Weise angeordnet werden konnte. Die Ausstattung der gewöhnlichen Haltestellen ist im übrigen eine sehr einfache; Warteraum, Aborte usw. sind nicht vorgesehen. Die Treppenstufen sind aus Monierkonstruktion mit Asphaltbelag und Holzkanten ausgeführt. Abbildg. 45 giebt ein Bild dieser typischen

Die Lage der Haltestellen der Hochbahn geht aus dem Gesamt-Lageplan hervor, der auf S. 507 wiedergegeben wurde. Einschliesslich des östlichen Endbahnhofes „Warschauer Brücke“ sind es 10, die stets an wichtigen Verkehrs-Knotenpunkten und zwar unmittelbar an der Kreuzung des grossen Ringstrassenzuges mit verkehrsreichen Querstrassen angeordnet wurden. Abgesehen von dem Endbahnhofe, der mit Rücksicht auf die hier erforderliche Zugumsetzung eine besondere Ausbildung erfahren musste, stimmen alle Hochbahn-Haltestellen darin überein, dass die beiden Gleise glatt durchgeführt und die Bahnsteige, nach Richtungen getrennt, beiderseits der Gleise angeordnet worden sind. Es bietet eine derartige Anordnung den doppelten Vortheil, dass sich die Ausgestaltung des Unterbaues wesentlich vereinfacht — es konnte in den Normal-



Abbildg. 47. Haltestelle „Bülow-Strasse“.

haltestellen der Unterbau der Viadukte wenn auch in verstärkter Form und mit weiter auseinander gerückten Hauptträgern und Stützen durchgeführt werden —, und der Verkehr wird sich bei der scharfen Richtungstrennung glatter abwickeln, als das zuzeiten starken Andranges auf der alten Stadtbahn der Fall ist. Die Bahnsteige sind ferner, um ein möglichst rasches Füllen und Entleeren der Züge auf den Haltestellen, also eine möglichst kurze Haltezeit zu erreichen, in eine Höhe von $0,80\text{ m}$ über Schienenoberkante gelegt, so dass nur eine Stufe von $0,16\text{ m}$ zur Höhe des Wagenfußbodens zu überwinden ist (vergl. hierzu das Normalprofil des lichten Raumes im folg. Abschnitt IV. Betriebsmittel). Da die Wagen dementsprechend keiner Trittbretter bedürfen, konnten die Vorderkanten der beiderseitigen Bahnsteige bis auf $5,40\text{ m}$ genähert werden, d. h. bis auf je $1,20\text{ m}$ an Gleismitte in der Geraden. Bahnsteig-Oberkante liegt dann in denjenigen Strecken, in denen nicht aus örtlichen Gründen eine höhere Lage erforderlich wurde (Gitschiner Strasse, Hallesches Ufer) entsprechend der Höhe der anschliessenden Strassenüberführungen nur rd. $6,10\text{ m}$ über der Strasse. Gestützt werden die Bahnsteige von Konsolen, die seitlich von den in 6 m Entfernung liegenden Hauptträgern ausragen. Sie sind abgedeckt mit Monierkonstruktion, auf welcher ein Gussasphalt-Belag ruht. Die Gleise nebst Bahnsteigen



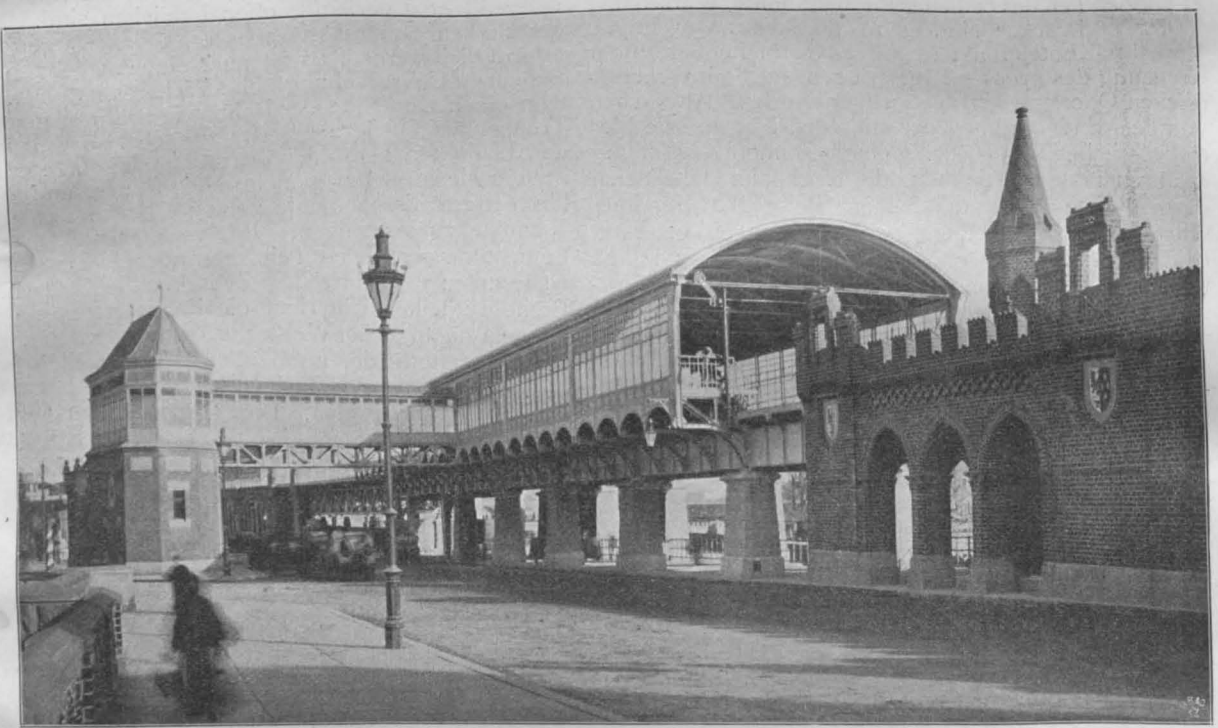
Ausbildung in der Haltestelle „Möckern-Brücke“. Eine kleine Abweichung zeigt nur die Treppenanlage, da hier der Zugang vom seitlichen Bürgersteige her erfolgen musste. Die Fahrkartenausgabe ist hier in einem im Bilde noch fehlenden Eisenfachwerks-Gebäude rechts der Treppe angeordnet.

Erheblichere Abweichungen wurden bedingt einerseits durch besondere örtliche Verhältnisse, welche eine andere Art der Zugänglichmachung der Haltestelle erforderten, bzw. durch das Bestreben, einzelne Haltestellen an hervorragenden Punkten durch eine wirkungsvolle, architektonische Gestaltung hervorzu-

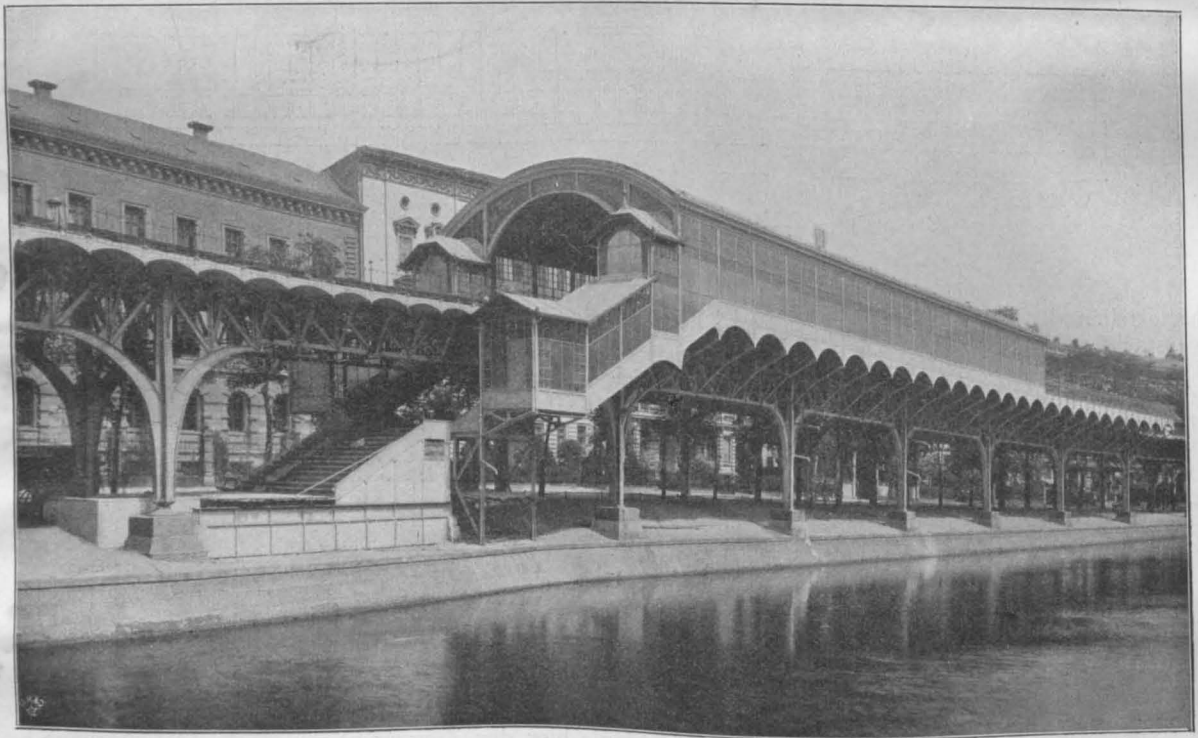
heben. Von den Haltestellen ersterer Art giebt Abb. 46 diejenige am „Stralauer Thor“ wieder, bei welcher zwischen dem Viadukt auf der Oberbaum-Brücke, der rechts auf dem Bilde erscheint, und der Ueberführung der Stralauer Allee nicht die nöthige Länge zur Unterbringung der Treppen verblieb. Hier ist auf einem Inselferron inmitten des Fahrdammes ein kleines Häuschen mit massivem Unterbau errichtet, von dem sich ein über-

seits Brücken über die Strassendämme bis zu den gegenüberliegenden Baufluchten gespannt und die Treppen und Zugänge einerseits durch Einbau in dem Grundstück Gitschiner Strasse 71, andererseits durch Errichtung eines kleinen Gebäudes auf dem Grundstück der englischen Gasanstalt geschaffen worden. (Vergl. die Abbildg. S. 620 Jahrg. 1897, Dtsch. Bztg.).

Schönheitsrücksichten waren ausschlaggebend für



Abbildg. 46. Haltestelle „Stralauer Thor“ (rechts Viadukt der Oberbaum-Brücke).



Abbildg. 45. Haltestelle „Möckern-Brücke“ (vor Fertigstellung der Fahrkartenausgabe).

deckter Gang nach dem einen Bahnsteig über die Strasse spannt. Für den anderen ist die Treppe im Viadukt der Oberbaum-Brücke eingebaut.

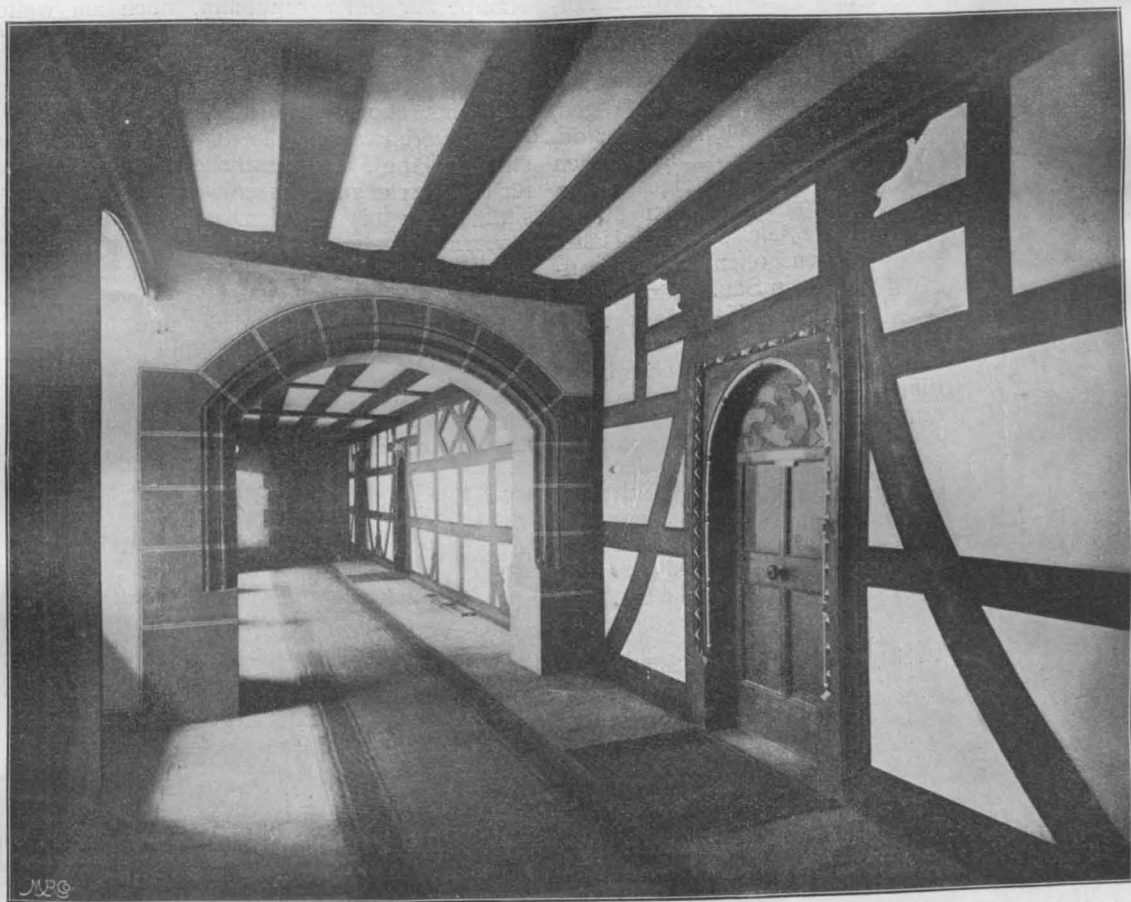
Besondere Zugänge mussten auch für die Haltestelle Prinzen-Strasse geschaffen werden, weil hier die schmale Mittelpromenade die Herabführung der Treppen in der üblichen Weise nicht gestattete. Hier sind beider-

die anderweite Ausbildung der Haltestellen „Schlesisches Thor“, „Hallesches Thor“, „Bülow-Strasse“ und „Nollendorf-Platz“. Hier ist man in weitgehendem Maasse den schon früher erwähnten Wünschen der Stadtgemeinden entgegengekommen. Zur Gewinnung von Plänen hat die Gesellschaft seiner Zeit einen Wettbewerb ausgeschrieben und sodann die Aus-

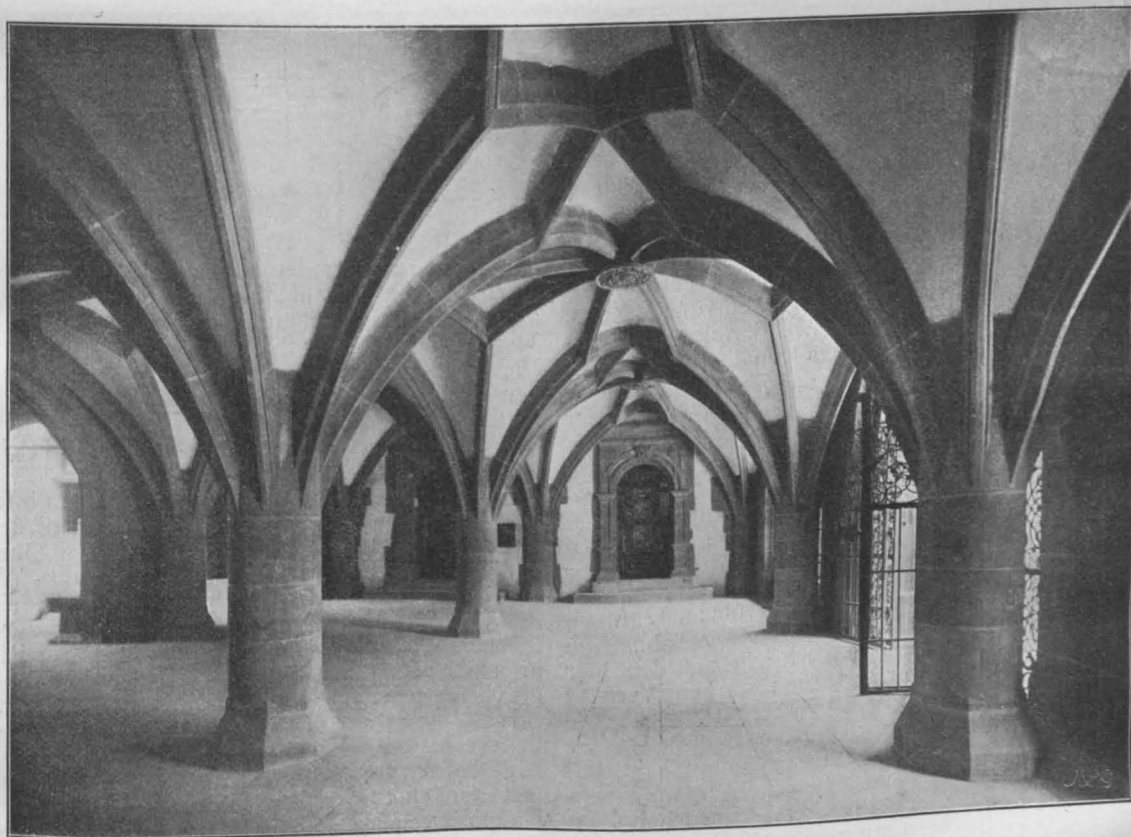
arbeitung namhaften Berliner Architekten übertragen. Da diese Haltestellen z. Zt. noch nicht in allen Theilen fertiggestellt sind, sodass photographische Aufnahmen

ger Lagepläne und Schnitte, die Darstellung der Architektur späterer Zeit vorbehaltend.

Die Haltestelle „Schlesisches Thor“, deren Archi-



Gänge des Obergeschosses.



Vorhalle des Erdgeschosses.

Der Rathaus-Neubau der Stadt Freiburg i. Br. Architekt: Stadtbaumeister R. Thom'a.

noch nicht den vollen Eindruck wiedergeben würden, beschränken wir uns zunächst auf die Beifügung einer Dinklage ausgeführt wurde, ist die einzige Haltestelle, tektur nach den Entwürfen der Arch. Grisebach &

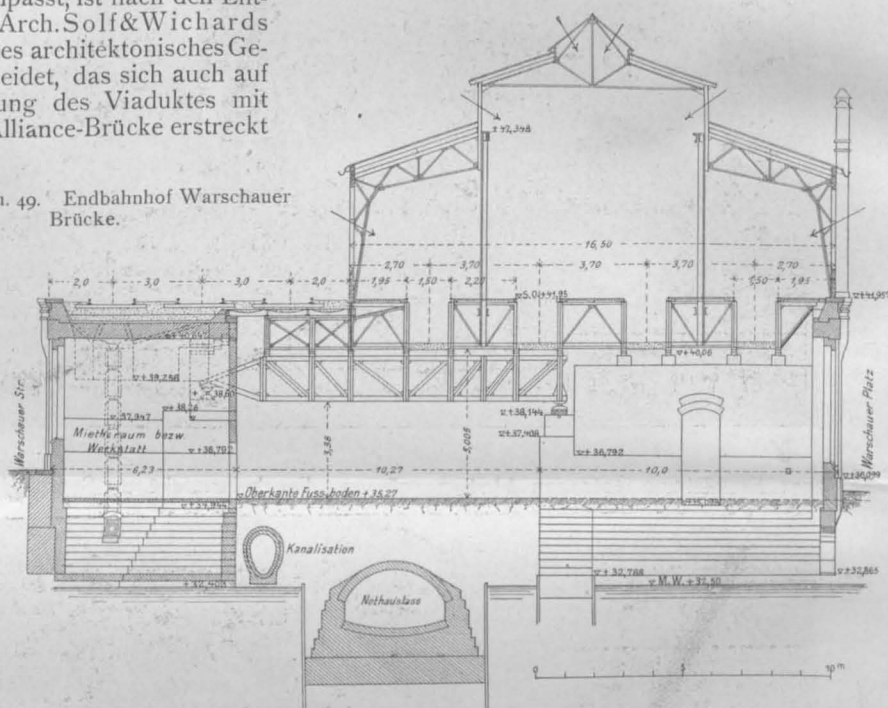
deren massiver Aufbau die Eisenkonstruktion völlig verdeckt. Das in Ziegelrohbau mit Werksteingliederung in den reizvollen Formen deutscher Renaissance aufgeführte Gebäude bietet in seinem Untergeschoss, abgesehen von den Zugangstrepfen und Nebenanlagen, Raum für Läden und Restauration. Auch die oberen Räumlichkeiten längs des einen Bahnsteiges werden zu Restaurationszwecken ausgenutzt. Die Gleise dieser Haltestelle liegen offen, die Bahnsteige liegen in Säulengängen, die mit getrennten Ueberdachungen versehen sind.

Die Haltestelle Hallesches Thor, die sich in ihrer Gesamtanordnung, abgesehen von der Gestalt des Hallendaches, der Normalform ziemlich anpasst, ist nach den Entwürfen der Arch. Solf & Wichards in ein reiches architektonisches Gewand gekleidet, das sich auch auf die Kreuzung des Viaduktes mit der Belle-Alliance-Brücke erstreckt

Von der Haltestelle Nollendorf-Platz, die infolge der schon früher geschilderten Schwierigkeiten hinsichtlich der Festlegung des Anfangspunktes der Rampe zur Untergrundbahn, noch am weitesten zurück ist, sei nur hervorgehoben, dass ihre Anlage eine vollständige Umgestaltung des Platzes namentlich durch die anschliessende Rampe bedingte.

Wie schon früher hervorgehoben wurde, musste der letzteren wegen, die unmittelbar hinter der Haltestelle anfängt, die westliche Umfahrt um den Platz für Fuhrwerke geschlossen werden. Die Gartenanlagen sind daher bis an den zwischen massiven Futtermauern gelegenen Theil der Rampe herangeführt. Ein aus der Viadukt-Anlage sprudelnder Quell fällt hier in ein neu angelegtes Wasserbecken. Quer durch den Platz war ursprünglich eine breite Fahrstrasse geplant. Man hat diesen Plan, durch welchen die gärtnerische Ausschmückung des Platzes jedenfalls sehr erschwert worden wäre, zweckmässiger Weise wieder fallen lassen. Ein dringendes Verkehrsbedürfniss lag auch nicht vor. Ausserdem würde die recht-

Abbildg. 48 u. 49. Endbahnhof Warschauer Brücke.



(vgl. Abbildg. 29, S. 569). Um die Haltestelle möglichst dicht an die Brücke heranschieben zu können, war es nothwendig, den Unterbau z. Th. in das Kanalbett zu stellen. Es war das dadurch zulässig, dass die Belle-Alliance-Brücke mit ihrer Widerlagsflucht ebenfalls erheblich vor der Uferlinie vorspringt.

Von der Haltestelle „Bülow-Strasse“ zeigt Abbildg. 47 den Längsschnitt mit der anschliessenden Ueberbrückung der Potsdamer Str., sowie den Querschnitt. Der eiserne Ueberbau ruht auf kräftigen massiven Pfeilern. Die Bahnsteige sind mit Rücksicht auf den hier zu erwartenden starken Verkehr auf je 3,5 m verbreitert. Der Halle ist an der Ecke der Potsdamer Strasse ein geräumiges Treppenhaus vorgelagert, das den Schwerpunkt der architektonischen Ausgestaltung bildet. Der Architekt dieser Haltestelle, Bruno Möhring, hat sich in glücklicher Weise zur Ausschmückung der modernen Konstruktionen moderner Formsprache bedient.

winklige Kreuzung der beiden den Platz umziehenden elektrischen Strassenbahnen, unmittelbar beim Austritt aus den gärtnerischen Anlagen des Platzes, für die Verkehrssicherheit wohl auch bedenklich gewesen sein. Die architektonische Ausbildung lag hier in den Händen der Architekten Cremer & Wolfenstein, die im Mittelpunkt des Platzes einen Kuppelbau geschaffen haben, der ein weithin sichtbares Wahrzeichen der Hochbahn bildet.

Vom technischen Standpunkte aus am interessantesten ist der Endbahnhof Warschauer Brücke, der in Abbildg. 48 im Plan, Abbildg. 49 im Querschnitt durch die Wagenhalle bzw. Reparatur-Werkstatt dargestellt ist. Dieser Bahnhof erstreckt sich von der Unterführung der Stralauer Allee bis zur Ueberführung der Warschauer Strasse über die Ringbahn in einer Längsausdehnung von 332,6 m und einer durchweg gleichen Breite von 26,5 m. Die Warschauer Strasse steigt auf dieser Strecke bis zur Warschauer Brücke bis zur Planumshöhe der Hochbahn an. Diese liegt daher, vom östlichen Bahnhofsende aus gerechnet, zunächst zwischen Futtermauern, dann in den Hauptgleisen auf massiv gewölbten Viadukten, deren Bögen theils vermietet, theils zu Werkstattzwecken verwendet werden. Die Personen-Haltestelle liegt unmittelbar an der Warschauer Brücke. Da ein Ausziehgleis hinter der Haltestelle hier nicht möglich war, so sind 3 Bahnsteige angeordnet, von denen der dritte zwischen den durch Kreuzweiche verbundenen Haupt-

gleisen liegt. Die Züge können in jedes Gleis einfahren, wobei stets rechts ein- und ausgestiegen wird, wie auf allen anderen Haltestellen. Die Bahnsteige sind mit einer Hallen-Konstruktion überdeckt, welche die Gleise offen lässt. Die Gleisanlage wird vervollständigt durch 2 neben den Hauptgleisen liegende, an diese durch Weichenstrassen angeschlossene Ausziehgleise, von denen das eine auch zur Aufstellung von Reservezügen dient, das andere den Verkehr zum grossen Wagenschuppen nebst Reparatur-Werkstatt vermittelt. Wie die Abbildg. 52 zeigt, ruht der Unterbau der Wagenhalle theils auf massiven Pfeilern, theils auf dem Viadukt der Hauptgleise. Dazwischen sind mit Rücksicht auf einen grossen Nothauslass der städtischen Kanalisation weitgespannte Fachwerkträger gespannt, auf denen die eine Hallenseite steht. Die dreischiffige Halle ist in Eisenfachwerk konstruirt und mit ausserordentlich grossen Glasflächen ausgestattet, so dass die Tages-Beleuchtung im Inneren eine sehr gute ist. Das Mittelschiff ist mit einem

Laufkahn ausgestattet, der bei der Montage der Wagen in Thätigkeit tritt. Durch eine Hebebühne können die Wagen auch in die unteren Werkstattsräume gebracht werden. Das an die Stralauer Allee anstossende Bahnhofs-Gelände bietet noch Raum zu einer entsprechenden Erweiterung des Schuppens, die voraussichtlich schon bald erfolgen muss.

Wie schon früher erwähnt wurde, schliesst sich vom Endbahnhof „Warschauer-Brücke“ eine Flachbahn zum Zentral-Viehhof an, die unmittelbar neben der Personen-Haltestelle der Hochbahn abzweigt, so dass hier ein Uebergang in bequemer Weise ermöglicht ist. Ein besonderer Wagenschuppen nimmt die Betriebsmittel dieser Flachbahn auf.

Zu bemerken ist noch, dass der Weichenwinkel in den Hauptgleisen des Endbahnhofes 1:7 beträgt, in den Nebengleisen an einigen Stellen 1:5. Die Krümmungs-Halbmesser sinken in den Nebengleisen der Hochbahn bis auf 50^m herab. —

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen aus Vereinen.

Vereinigung Berliner Architekten. Die gesellige Zusammenkunft vom 7. Nov. fand unter dem Vorsitz des Hrn. Solf und unter Theilnahme von 29 Mitgliedern statt. Hr. Krause erläuterte seinen grossgedachten Entwurf zur architektonischen Ausgestaltung des Moltke-Denkmales in Berlin für die Stelle vor dem Generalstabs-Gebäude. Die nunmehr erfolgende Aufstellung des Denkmals auf dem Königsplatz als Gegenstück zum Bismarck-Denkmal macht eine architektonische Umrahmung leider überflüssig.

Hr. Alb. Hofmann bespricht bei Berührung der Umgestaltung des Königsplatzes in Berlin einerseits das Verhältniss zwischen Architekt und Gartenkünstler bei von architektonischen Anlagen umgebenen städtischen Schmuckplätzen, andererseits das Verhältniss zwischen Bildhauer und Architekt bei öffentlichen Denkmälern in Deutschland. Er bezeichnet es als eine dankbare Aufgabe der Vereinigung, gegenüber den immer weiter gehenden Ambitionen der Gartenkünstler auf Gebiete, die nach der Natur der Sache ihrer Einwirkung entzogen bleiben müssen, die Grenzen einer solchen Einwirkung möglichst festzulegen, und das Verhältniss zwischen Architekt und Bildhauer bei öffentlichen Denkmälern, welches bis jetzt in einem Ueberwiegen der Bildhauer besteht, derart zu fördern, dass

aus der gleichwerthigen Zusammenwirkung beider ein öffentliches Kunstleben in der Bildhauerei entsteht, wie es in Frankreich beobachtet werden kann. An den Erörterungen des Abends nahmen weiterhin Theil die Hrn. Ende, Krause, Spindler, Süssenguth und Welz. —

Eine Besichtigung vom 20. Nov., zu welcher zahlreiche Theilnehmer erschienen waren, betraf die Neubauten der Kommerz- und Disconto-Bank, Kanonierstrasse 29/30, und die Berliner Bank, Behrenstr. 46, beide durch Hrn. Arch. W. Martens erbaut und von ihm vorgeführt. —

Arch.- u. Ing.-Verein für Niederrhein u. Westfalen. Vers. am 28. Okt. 1901. Vors.: Hr. Stübben, anw. 29 Mitgl. Die Hrn. Benfey und Mahlberg werden in den Verein aufgenommen.

Hr. Stübben spricht über: Alte Bauten in Wisby. Er schildert die Reiseverbindungen nach der Insel Gothland und ihrer Hauptstadt Wisby, die am besten von Stockholm in zwölfstündiger Dampferfahrt zu erreichen ist. Die Stadt bietet an sich, obwohl echt mittelalterlich, keine schönen Strassenbilder, keine malerische architektonische Gestaltung, was vermuthlich zurückzuführen ist auf den Rückgang des Ortes seit dem 15. Jahrhundert und die fehlende Entwicklung in den Jahrhunderten der Renaissance, die unsere alten deutschen Städte so malerisch

Konservator Dr. Ludwig Bickell.

(Schluss.)

Aus den vorangehenden Zeilen, die lediglich eine schlichte Aufzählung der äusseren Lebensverhältnisse Bickells und seiner hauptsächlichsten literarischen Arbeiten sind, geht die persönliche Eigenart dieses seltenen Mannes nicht so hervor, wie sie bekannt zu werden verdient. Wir schliessen daher hier den Haupttheil einer Ansprache an, welche ein Freund des Verstorbenen, Prof. Dr. Schröder von der Universität in Marburg, bei der Beisetzung Bickells hielt und welche sich in gleicher Weise durch grosse Wärme und als oratorische Leistung auszeichnet.

„Manche unter uns haben“, führte Redner aus, „erst in diesen Tagen einen Einblick erhalten in die ganze Fülle der Entbehrungen und Leiden, die unseren Bickell durch Jahrzehnte, ja fast durch sein Leben begleitet haben. Hat er doch das schwerste davon auch der Kenntniss der Nächststehenden zu entziehen gewusst! Wir sind heute mehr denn je ergriffen von Mitgefühl, aber wir wollen nicht klagen über die Dürftigkeit dieses Daseins, dessen Form er sich zum guten Theil selbst geschaffen, und das behaglicher zu gestalten er den Freunden eigensinnig verwehrt hat. Wir dürfen nicht sagen, dass sein Leben arm gewesen sei. Nein, es war reich an kleinen, stillen Freuden und an Momenten hoher, heimlicher Erhebung. Wenn es dem Ruhelosen in nächtlichem Tüfteln gelang, einem mittelalterlichen Kunsthandwerker das Geheimniss seiner längstverschollenen Fertigkeiten abzulauschen, wenn er beim unermüdlichen Verrücken seiner Camera in einer gothischen Kirche zu Durchblicken von ungeahnter Schönheit und zur tiefsten Erfassung der architektonischen Absichten des Erbauers gelangte, wenn ihm der neidische Epheu ein Jahrhundertlang entzogenes Schönheitsbild wiedergeben musste, wenn ihm ein bestimmt erschlossenes und längst gesuchtes Bindeglied einer Entwicklungsreihe in der Wirklichkeit entgegentrat, ja das waren für ihn Stunden hellen Sonnenscheins. Oder wenn der Einsame, der doch

ein so guter Kamerad sein konnte, in seiner Klausur von Alterthumsfreunden und Kunstforschern aus aller Welt um Auskunft angesprochen wurde, wenn er dem obersten Chef der preussischen Denkmälerpflege als berufenster Führer die Reize des alten Hameln erläutern durfte, wenn in weit vorgerückter Stunde strebsame junge Architekten aus der Schule Schäfers und Otzens seiner Belehrung lauschten, die stets die ganze Linie vom handwerksmässigen Detail und vom Material bis hinauf zur reinen Schönheitswirkung durchmaass, dann musste er sich doch sagen, dass er nicht umsonst gelebt habe und dass der göttliche Funke aus ihm ins Weite leuchtete, wie vieles auch von dem Erstrebten und Ersehnten unerreicht blieb.

Ludwig Bickell war ein Gelehrter, gleichfern von jedem Zünftlerthum wie vom Dilettantismus. Sein Wissen war kein Bücherwissen, ja es war vielleicht in den letzten Jahren zu wenig gestützt und gefördert durch die Litteratur. Dafür stand ihm aber ein Reichthum von lebensvoller Anschauung zu Gebote, wie wenigen unter seinen Fachgenossen, und eine Vereinigung von technischem, ästhetischem und historischem Verständniss, wie keinem einzigen neben ihm. Er sah nicht nur, wonach wir alle auf dem Felde geschichtlicher Forschung streben und was wir auch zu meist erreichen, das einzelne Denkmal oder Kunstprodukt als Glied einer Kette in seiner historischen Bedingtheit, er sah es auch unter den Bedingungen seiner Herstellung; er erkannte oder erforschte den Grad technischen Vermögens oder Unvermögens der Schaffenden, er unterschied, was abhängig von Werkzeug und Material, was praktisch und zweckentsprechend, und was darüber hinaus in den Dienst einer höheren Idee: der Frömmigkeit, der Schönheit gestellt war.

Und er ahnte nicht nur verständnissvoll die Handgriffe der Voreltern: er strebte in heimlichem Wetteifer selbst darauf hin. Wie eine fränkische Filigranarbeit aus Silberdraht und wie dieser Silberdraht selbst zustande kam, wie ein spätromanischer Kampfschild auf Kalkgrund bemalt ward, wie man die Balkenverschränkung eines gothischen Dachstuhls, einen klösterlichen Bucheinband des 15., ein

ausgestaltet haben. Die aus dem Anfang des XIII. Jahrhunderts stammende, noch ziemlich gut erhaltene Stadtbefestigung, ein etwa 4 km langer Mauergürtel mit vielen Thoren, Ganz- und Sattelthürmen, beschreibt Redner unter Rundgabe von Photographien und Erläuterung durch Tafelskizzen; auch dieser Mauergürtel steht an architektonischer Wirkung den ähnlichen Bauten von Rothenburg, Carcassonne, Aigues Mortes u. a. nach. Dagegen besitzen kaum ihresgleichen die 12 Kirchenruinen. Durch Photographien und Tafelzeichnungen unterstützt, spricht der Vortragende eingehend über die Ruinen der St. Nikolaus-, der St. Olof-, St. Drotten-, St. Lars-, St. Helgeands- und St. Katharina-Kirche, von welchen die Lars- und Helgeands-Kirche einen zentralen Grundriss aufweisen, während die übrigen, hauptsächlich Hallenbauten, und zwar Langhäuser ohne Querschiff sind. Die interessanteste Anordnung zeigt St. Helgeand, d. h. die Heiligegeistkirche: ein zweigeschossiger, achteckiger Hauptraum mit oblongem, gerade abgeschlossenem, von beiden Stockwerken einzusehenden Chor; die Treppen vom unteren zum oberen Stockwerk liegen in den Umfassungsmauern und öffnen sich nach aussen in Schiesscharten, nach innen in reizvollen romanischen Bogenstellungen. Zum Schluss sprach Redner über die einzige in Benutzung befindliche alte Kirche, den Dom, dessen Wiederherstellung gegenwärtig im Gange ist, aber zu manchen Ausstellungen Anlass giebt. Eine Schilderung der abendlichen Abfahrt von dem am Hochgestade der Insel sich hinaufziehenden, mit hunderten von Lichtern von dem schwarzblauen Hintergrunde sich abhebenden Städtchen beschloss den Vortrag.

Hr. Hahn machte Mittheilung über eine Ausstellung von Scherrebecker Webereien. Die in Schleswig-Holstein eingeschlafene Weberei ist in Scherrebeck als Hausindustrie wieder aufgelebt und dadurch, dass Künstler wie die Worpssweder, Eckmann, Christiansen u. a. die Entwürfe geliefert haben, auf dem Wege, sich einen vortrefflichen Namen zu machen. Es ist eine Art Gobelinweberei. Die Stoffe werden auf ganz einfachem Stuhl mit senkrechter Kette nur mit der Hand gewebt. Das Gewebe ist links und rechts gleich. Als Farbe werden nur unvergängliche Pflanzenfarben benutzt. Die Farbenwirkung ist für Wollgewebe unvergleichlich schön, und die Stoffe bilden einen trefflichen Wandschmuck. Wegen ihrer grossen Einfachheit bei künstlerischer Vollendung wurden sie auf der Pariser Ausstellung mit der ersten Auszeichnung bedacht.

Hr. Schellen berichtete über die Kommission zur Prüfung der Vermögensverwaltung und theilte mit, dass das Vereinsvermögen von 7600 M. bei der Kölner Wechsler- und Kommissionsbank deponirt sei. —

bäuerliches Küchengeräth des 18. Jahrhunderts fertigstellte, er hatte es bis zur Nachahmung ausprobiert. Das Harmonium, das seinen andächtigen Verkehr mit den alten Meistern der Tonkunst vermittelte, der Dauerbrandofen mit dem hessischen Löwen, der seinen Nächten mehr noch als seinen Tagen dienen musste, waren ganz nach seinen Angaben gearbeitet, der photographische Apparat, der ihn in sein liebes Hessenland hinausgeleitete, erlebte immer neue Verbesserungen seiner eigensten Invention.

Bickell's Forschung umspannte die hohe und niedere Kunst, er umfasste mit warmem Verständniss die gothischen Dome wie die ländlichen Holzbauten, den Sarkophag der Landespatronin wie den Empireleuchter aus dem Elternhause. Er konnte Stunden auf die Aufnahme eines oberhessischen Hofthores verwenden, und darum schwand die hohe Schönheit von St. Elisabeth doch nicht aus seiner Seele. Bis an die Schwelle seiner Jugend reichte sein historisches Interesse herab, aber der heutigen Generation freilich traute er nicht die Kraft und die Fähigkeit zu neuen Kunstbahnen und zur Schaffung eines eigenen Stiles zu, und den praktischen Anforderungen der Gegenwart hat er sich oft trotzig verschlossen.

Seine Art sich zu äussern neigte in Scherz und Ernst zu einer Derbheit, die ans Groteske streifte. Er war oft heftig und starrsinnig, er konnte ungerecht sein, er konnte undankbar scheinen, es gab Momente, wo er uns als Egoist vorkam und unser Gefühl verletzte. Aber ein Blick auf sein Lebenswerk und seinen Lebensinhalt genügt, um schon heute diese Eindrücke schwinden zu lassen. Wer so selbstlos einer höheren Idee lebte, wer mit lebenslangem Leiden, mit Dürftigkeit und Elend ringend doch nicht einen Augenblick an seinen Zielen und in seiner Bahn irre wurde, bei dem verstehen wir es, wenn er mit dem bischen Gesundheit geizte und gelegentlich auf die Ungeduldigen schalt, die doch Natur und Umfang seiner körperlichen Gebrechen nicht ermessen sollten.

Denn hinter seinem rauhen und eckigen Wesen barg sich eine spröde und schamhafte Seele, hinter allem Grollen

Personal-Nachrichten.

Elsass-Lothringen. Dem Mel.-Bauinsp. Pasquay in Hagenau ist der Char. als kais. Brth. mit dem Range der Rätthe IV. Kl. verliehen.

Preussen. Verliehen ist: dem Int.-u. Brth. Stegmüller in Magdeburg, dem Masch.-Insp. Brth. Schmitt und dem Reg.-Bmstr. Strauss in Pillau, dem Reg.-Bmstr. Hentschel in Neufahrwasser, dem Stadtbrth. Laurent in Aachen und dem Arch. Reg.-Bmstr. a. D. W. Walther in Grunewald-Berlin der Rothe Adler-Orden IV. Kl.; — dem Arch. K. Börgemann in Hannover der kgl. Kronen-Orden IV. Kl.

Der Landbauinsp. Rakowski in Wormditt ist unt. Ernennung z. Kr.-Bauinsp. nach Trebnitz versetzt.

Die Reg.-Bfhr. Karl Pauwels aus Aachen und Walther Zimmermann aus Halberstadt (Hochbfbch.), — Ernst Klehmet aus Potsdam u. Ernst Wattenberg aus Harburg (Wasser- u. Strassenbfbch.), — Herm. Fritzsche aus Bernburg u. Wilh. Rustenbeck aus Heiligendorf (Eisenbfbch.), — Karl Velte aus Hachenburg u. Hilmar Müller aus Potsdam (Masch.-Bfbch.), sind zu Reg.-Bmstrn. ernannt.

Württemberg. Der Masch.-Insp. Heiglin in Aalen ist gestorben.

Brief- und Fragekasten.

Hrn. Stadtbmstr. W. in H. Nach A.-L.-R. II 17 § 10 ist die Polizei verpflichtet, alle Maassnahmen zu fordern, welche für die öffentliche Ordnung, Ruhe und Sicherheit, sowie zur Gefahrenabwehr nothwendig sind. Die Kosten hat derjenige zu tragen, dessen Einrichtungen Gefahren bereiten, da Niemand berechtigt ist, Anderen Schaden zuzufügen. Die Verfügung der Polizei hat also an den Eigenthümer des Grundstückes zu ergehen, welches in den Bürgersteig ragende Vorsprünge oder Stiegen hat, gemäss L.-V.-G. vom 30. Juli 1883 § 132. Nun ist jedoch denkbar, dass vorhandene Vorsprünge seinerzeit mit polizeilicher Genehmigung errichtet wurden, oder dass zur Zeit der Errichtung die Grundflächen, auf denen sie stehen, noch kein Bestandtheil der öffentlichen Strasse war, weil die damalige Strassenbreite geringer war, als die jetzige ist. In derartigen Fällen hat der Grundstücksbesitzer ein Recht auf Fortbestand der Einrichtung. Er wird also im ersteren Falle durch den Beweis, dass er eine polizeiliche Erlaubniss besass, die Kraftlosklärung der Polizeiverfügung erwirken können. Wurde die Grundfläche des Vorsprunges erst infolge einer neuen Bauflucht zum Strassenland, so braucht die Veränderung nur gegen Entschädigung bewirkt zu werden, welche die Stadt als Unternehmerin der Strassenverbreiterung zu tragen haben wird. Weil jedoch abweichende Rechtsverhältnisse bestehen können, würde eine erschöpfende Beantwortung den verfügbaren Raum übersteigen. K. H-e.

Inhalt: Der Rathhaus-Neubau der Stadt Freiburg im Breisgau (Fortsetzung). — Die elektrische Hoch- und Untergrundbahn in Berlin von Siemens & Halske (Fortsetzung). — Mittheilungen aus Vereinen. — Konservator Dr. Ludwig Bickell (Schluss). — Personal-Nachrichten. — Brief- und Fragekasten. —

Hierzu eine Bildbeilage: Der Rathhaus-Neubau der Stadt Freiburg im Breisgau.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortl. Albert Hofmann, Berlin. Druck von Wilh. Greve, Berlin.

und Poltern steckte die Liebe — und diese Liebe galt nicht nur der Heimath und der Kunst, sie galt auch den Menschen. Wersso bei allen Forschungen vom antiquarischen aufstieg bis zum seelischen Antheil der Menschen, der musste auch ein Herz voll Liebe haben. Nichts Rührenderes als der ängstlich fragende Blick, mit dem er einem sein Beileid und Mitgefühl wortlos entgegnetrug, nichts Erquickenderes als das helle, frohe, schelmische Leuchten seiner schönen Augen, wenn er einem einen köstlichen Fund verkünden oder einen zu etwas Freudigem beglückwünschen konnte.

Auch sein Heimathsgefühl hatte etwas Verhaltenees, Keusches. Ich habe den Hessen-Namen gelegentlich wohl trotzig, niemals pathetisch oder sentimental aus seinem Munde gehört, in seinem „wir“ oder „bei uns“ aber lagen alle Töne der heimlichen Liebe beschlossen. Ohne Englichkeit war diese Liebe zur hessischen Heimath, ebenso wie seiner Andacht zum Kleinen in der Forschung jede kleinliche Pedanterie fernlag. Er blieb seinen burschenschaftlichen Idealen treu und freute sich ehrlich des grossen geeinigten Vaterlandes. Aber er verlangte überall Respekt vor der historischen Ueberlieferung, auch wo ihre Eigenart nicht Reichthum, sondern Einschränkung aufwies. Er war nicht stolz auf jedes alte Kleinod, mit dem er unseren ungleichmässigen Besitz vermehren konnte, aber auch völlig offen im Bekenntniss unserer Armuth auf vielen Gebieten des Kunstlebens: ehrlich und wahrhaft in der Liebe wie in der Forschung!

Wir können der Sache, der er sein Leben geweiht, nicht besser dienen als in seinem Geiste. Und wie sich auch unsere Bestrebungen um die Sammlung und Vereinigung der hessischen Kunsterbtheile gestalten mögen, ob wir in dem bescheidenen Rahmen weiter wirken, den er zuerst gespannt hat, oder ob wir einmal ein hessisches Provinzial-Museum erleben, stets wird uns sein Bild, befreit nunmehr von allen irdischen Gebrechen und Zufälligkeiten, vorschweben, unser guter und treuer Schutzgeist, Ludwig Bickell! —